Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 51 / 30. NOVEMBER 2022

Kooperation DTM / ADAC GT Masters?

Wie geht es mit der DTM weiter?

Formel 1: Testfahrten Abu Dhabi

Hülkenberg erstmals im Haas F1

MotoGP-Interview: Shinichi Sahara

Suzuki-Rennchef erklärt Ausstieg

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 51



WTCR: Saisonfinale in Jeddah

Hyundai-Star Azcona holt letzten WM-Titel



Interview: Ferrari-Star Charles Leclerc

„Wir waren einfach nicht gut genug“



Deutsches Superteam für Moto2&3

So will IntactGP 2023 durchstarten

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



PORSCHE

XPB

MOTORSPORT IMAGES

Editorial

Die beiden deutschen GT3-Serien ADAC GT Masters und DTM verhandeln über eine Kooperation für die Zukunft. Dieser Schritt scheint unausweichlich.

Vermutlich kann man sich darauf einigen, dass kein Land zwei GT3-Serien benötigt. Doch seitdem die ehemalige Tourenwagenserie DTM im GT-Umfeld wildert, hatte Deutschland genau das: zwei GT3-Serien. Die deutsche Doppelung entstand aus der Not: Die Hersteller Audi, BMW und Mercedes beendeten ihre Unterstützung für die TW-Serie DTM, deren Boss Gerhard Berger wollte das weltbekannte Label retten, deshalb switchte er die Serie auf ein neues Fahrzeugkonzept um. Die einzige Option bestand darin, die GT3-Klasse zu verwenden, denn nur dort gab es genügend Fahrzeuge, außerdem unterstützten BMW und Audi die Neuausrichtung auch mit finanziellen Zusagen.

Sportlich war der DTM-Neustart ein Erfolg: In der abgelaufenen Saison hatte die DTM bis zu 30 Autos am Start – eine gesunde Feldstärke. Wirtschaftlich stand der Turnaround unter keinem guten Stern: Erstens machten die Hersteller klar, dass sie die Plattform nicht dauerhaft mitfinanzieren würden. Somit stand die Serie in der Pflicht, Sponsoren auf dem freien Markt zu finden. Zweitens litt die DTM unter schwierigen externen Einflussgrößen, für die sie nichts konnte: Die Corona-Pandemie behinderte den Neuanfang ebenso wie Ukraine-Krieg, Transformation in der Automobilbranche und Wirtschaftsrezession. Die neue ITR unter Gerhard Berger ist ein Wirtschaftsunternehmen, das Geld verdienen muss, während früher die DTM-Hersteller einen Teil der Rechnung beglichen.

Bergers Grundprämisse, nämlich dass der sogenannte Media-Äquivalenzwert für die DTM besser aussieht als für den gesamten weltweiten GT3-Sport, war zwar korrekt, aber die Rahmenbedingungen entpuppten sich als Desaster. Das führte erstens zur Erkenntnis, dass die Kosten schnell sinken müssen, und dass es zweitens in Deutschland mittelfristig keinen Platz für zwei GT3-Formate gibt. Im Sommer 2022 begannen daher erste Gespräche zwischen ITR und ADAC (siehe Seite 14).

Eine Antwort, wie es im nächsten Jahr weitergehen soll, haben wir bis heute nicht. Die DTM will nicht kampflos einpacken, denn sie sieht sich sportlich als Sieger. Der ADAC hat mit dem GT Masters zwar Starter verloren, dafür hat der zweitgrößte Automobilclub der Welt einen langen finanziellen Atem. Da läge es nahe, die Kräfte zu bündeln. Im ersten Schritt könnte man schon 2023 bei Veranstaltungen gemeinsame Sache machen, um die Kosten zu drücken. Im zweiten Schritt kommt man nicht daran vorbei, die beiden Serien irgendwie zu verschmelzen.

Denn es macht mittelfristig keinen Sinn, zwei GT3-Rennserien auf einer Plattform abzunudeln. Doch genau hier hakt es bei den Verhandlungen zwischen ADAC und ITR, denn jeder will sein Gesicht und sein Erbe bewahren. Das ist verständlich, aber nicht zielführend. Deutschland braucht eine starke Motorsportbühne – und nicht zwei schwache.



Marcus Schurig
Redakteur



42 **Motocross und Enduro: Jeremy Sydow über seinen Wechsel zum Endurosport**



XPB

Charles Leclerc kam nahezu perfekt in die Saison, doch Max Verstappen gewann sicher den WM-Pokal. Im Interview spricht der Ferrari-Fahrer über Stärken und Schwächen und seine Vorlieben.

Von: **M.Schmidt/A.Haupt**

Die Saison begann mit zwei Siegen in drei Rennen. Dann übernahm Max Verstappen. Wann hatten Sie das Gefühl, Ihnen entgleitet die WM?
Ich habe bis spät in der Saison daran geglaubt. Das musst du tun. In den ersten Rennen hatten sie ein paar Upgrades, die sie etwas vor uns brachten. Der frustrierende Teil kam, als wir ein Upgrade bekamen und wieder das schnellste Auto hatten. Die neuen Teile in Barcelona haben uns wirklich vorangebracht. Wir machten nur zu wenig draus. In Barcelona ist der Motor kaputtgegangen. In Monaco haben wir einen Strategie-Fehler begangen. In Baku kam der nächste Motorschaden. Dann die Motorenstrafe in Kanada. Die Pace war da, um Rennen zu gewinnen, aber wir haben nicht abgeliefert. Das war schwer zu akzeptieren.

Der Ferrari hatte anfangs das größte Arbeitsfenster. Das Auto ging schonend mit den Reifen um. Mitten in der Saison drehte sich das zugunsten von Red Bull. Was ist da passiert?
Wir haben unser Auto sicher verbessert. Ich denke, Red Bull hat speziell nach der Sommerpause aus irgendeinem Grund einen Schritt vorwärts gemacht. Besonders mit Max. Nicht so sehr mit Sergio. Im zweiten Teil der Saison waren sie besonders im Rennen sehr, sehr schnell.

Ferraris Poles zeigten, dass der Speed stimmt. Nur wurde der Reifenverschleiß schlechter. Was lief ab Spa schief?
Wenn es dir an Geschwindigkeit fehlt, musst du als Fahrer mehr pushen. Das erhöht die Reifenabnutzung. Es lag aus meiner Sicht also mehr daran, dass wir mehr herausholen mussten, weil wir im Vergleich zu Red Bull nicht die erwartete Pace hatten. Das indirekte Ergebnis ist, dass man einen höheren Reifenabbau hat. Zu Saisonbeginn hatten wir im

Keine Chance gegen Verstappen: Leclerc kann den Weltmeister nur im ersten Saisonteil herausfordern

WILHELM

„Hatten die Performance, um den Titel zu kämpfen“

Vergleich ein besseres Rennauto. Das erlaubte uns, die Rennen mehr nach unserem Geschmack einzuteilen.

Red Bull hatte ein sehr schnelles Auto auf den Geraden. Trieb das Ferrari manchmal in ungewollte Kompromisse mit dem Setup?
Sie sind wirklich sehr stark auf den Geraden. Zu Saisonbeginn konnten wir das Defizit ausgleichen, weil wir schneller in den Kurven waren. Dann haben sie einen Schritt in den Kurven gemacht und waren einfach schneller als wir. Aber noch mal: Ich denke nicht, dass das größte Problem die Reifenabnutzung ist. Wir waren nicht gut genug, den perfekten Rennsonntag hinzulegen – zum Beispiel bei der Strategie. Wenn ich die ganze Saison anschaue, glaube ich, dass wir die Performance hatten, um den Titel zu kämpfen. Wir haben es nicht getan.

Wenn Sie die Kurven vergleichen: Wo ist Ferrari besser, wo Red Bull?
Ich denke, wir sind in mittelschnellen und schnellen Kurven sehr stark. In langsamen Kurven war es über die Saison ein Auf und Ab. Auf den Geraden und in den langsamen Kurven hat Red Bull wahrscheinlich Vorteile.

Hat Ferrari durch die Technische Direktive ab Belgien mehr verloren?
Glauben wir nicht. Es besteht ein zeitlicher Zusammenhang zwischen der Einführung und unserem Speedverlust. Aber um ehrlich zu sein, glauben wir nicht, dass es damit zu tun hat. Wir sind der Meinung, dass Red Bull in Spa ein paar Teile gebracht hat, wodurch sie schneller wurden. Speziell, wenn man es mit anderen Teams vergleicht. Es ist nicht so, dass wir im Verhältnis zu denen langsamer wurden. Es scheint einfach so zu sein, dass Red Bull schneller wurde.

Wie kam es, dass Sie in dieser Saison einen Schritt vor Teamkollege Sainz waren? Hatte das nur mit den neuen Autos zu tun? Oder haben Sie sich umgestellt?
Ich habe ein paar Sachen verändert. Die Art und Weise, wie ich arbeite. Wie ich mich zu Hause discipliniere. Das war im letzten Jahr ein bisschen Freestyle. Wann immer ich zu Hause war, habe ich tausend Dinge erledigt. Um ehrlich zu sein, war ich 2021 ab Mitte der Saison bis zum Ende sehr müde. Das hat mich beeinflusst und sich auf die Performance ausgewirkt. Es ist auch möglich, dass dieses Auto mir besser liegt. Wir hatten einen tollen Wintertest. Dort haben wir viele Sachen ausprobiert. Wir hatten einen großen Fokus darauf gelegt, wie ich das Auto fahren kann. Das hat geholfen, dass ich die Saison auf einem hohen Level gestartet bin. Ich konnte mich auf die Details konzentrieren.

> „Ich gebe zu, wenn ich Fehler begehe. Das macht mir nichts aus, weil sie jeder macht. Falsch wäre es, sie zu verstecken. Dann wächst du nicht.“
>
> Charles Leclerc

Diese Autos begünstigen Übersteuern. Sie mögen das. Wir hören, Sie hassen Untersteuern.
Ich hasse es wirklich. Wir haben da bei den Wintertests einen wirklich guten Job gemacht und uns schnell auf die Balance konzentriert – damit das Auto etwas mehr übersteuert. Das mag ich. Wir hatten über die Saison alle Werkzeuge, um die Vorderachse zu stärken.

Wie kümmern Sie sich in einem übersteuernden Auto um die Hinterreifen?
Du hast mit einem übersteuernden Auto mehr Kontrolle. So sehe ich das zumindest. Du lenkst, und das Auto macht genau das, was du vorgibst. In einem untersteuernden Auto fühle ich mich als Passagier, der nicht viel zu tun hat. Das Auto lenkt mitten in der Kurve einfach nicht ein. Da weiß ich gar nicht, was ich tun soll. Ich bevorzuge es, stets die Kontrolle zu haben. Selbst wenn das bedeutet, dass das Auto manchmal etwas schwieriger zu fahren ist. Manchmal nimmt man die Hinterreifen mehr ran. Aber für mich ist das der schnellste Weg um eine Rennstrecke.

Wie schwer ist es, diese Reifen zu lesen?
Sehr knifflig. In der Qualifikation haben sie ein sehr schmales Fenster. Wenn du nur ein bisschen drüber oder drunter bist, macht das einen großen Unterschied. Im Rennen ist es auch schwer. Das habe ich in Singapur erfahren. Ich habe für fünf, sechs Runden hinter einem Auto gepusht und bin danach abgefallen. Es wird dann sehr schwer, noch dranzubleiben. Es geht also sehr darum, diese Reifen im Rennen zu managen. Die Lücke nach vorne zu managen und wie sehr du pushst.

Sie geben Ihre Fehler immer sehr offen zu. Woher kommt das?
So arbeite ich. Ich gebe zu, wenn ich Fehler begangen habe. Das macht mir nichts aus, weil sie jeder macht. Falsch wird es, wenn man seine Fehler verstecken will. Denn dann wächst du daran nicht. Sobald ich einen Fehler begangen habe, bin ich zuversichtlich, dass ich gestärkt daraus hervorgehe.

Ist das Team selbstkritisch?
Ja. Und ich bin ein Teil davon. Ich bin kein Fahrer, der öffentlich scharf kritisiert. Aber in internen Meetings treibe ich mein Team voran. Das ist mein Job. Wenn ich Fehler mache, spreche ich es an. Wenn das Team Fehler begeht, muss das auch auf den Tisch.

Wird Ferrari nach Fehlern manchmal zu hart kritisiert, weil es Ferrari ist?
Das weiß ich nicht. Ich kümmere mich aber auch nicht darum. Uns sollte es nicht darum gehen, was andere denken. Unsere Arbeit ist es, darüber nachzudenken, wo wir uns verbessern können. Das ist ziemlich eindeutig. Wir müssen unsere Performance an Rennsonntagen und die Abwicklung der Rennen verbessern.

Sie erlebten zwei sieglose Jahre mit Ferrari. 2022 kehrten Sie auf die Siegerstraße zurück. Ein Erfolg? Oder ein Misserfolg, weil es mit der WM nichts wurde?
Ich bin exakt in der Mitte. Ein Teil von mir schaut auf das große Bild. Uns ist von 2021 auf diese Saison ein großer Schritt gelungen. Wir haben bei der Performance einen unglaublichen Job gemacht. Ich glaube nicht, dass uns viele zugetraut hatten, überhaupt um Siege zu kämpfen. Andererseits ist es enttäuschend, denn wir hatten die Performance im Auto, um mehr Rennen zu gewinnen.

Ihre Duelle mit Verstappen waren sauber. Hat das damit zu tun, dass Sie aus derselben Generation stammen?
Wir kennen uns sehr gut. Ich denke aber nicht, dass das der Grund dafür war, dass es ruhiger zwischen uns zuging. Ich denke, der Unterschied zu Max gegen Lewis aus dem Vorjahr liegt darin, dass wir uns in verschiedenen Zeitpunkten der Saison befanden. Unsere Zweikämpfe lagen am Anfang des Jahres. Danach hatte entweder ich einen großen Vorsprung in der Meisterschaft oder Max war weit voraus. Da gehst du weniger ins Risiko. Es lag also mehr an der Natur der Meisterschaft. Wenn wir 2023 bis zum Schluss kämpfen, glaube ich, dass mit härteren Bandagen gefahren wird. ■



Charles Leclerc

Geburtstag: 16.10.1997
Geburtsort: Monte Carlo
Herkunftsland: Monaco



Neu und alt

Am Dienstag (22.11.) nach dem Saisonfinale trafen sich die 2022er-Autos ein letztes Mal in Abu Dhabi. Sechs Fahrer standen unter besonderer Beobachtung. Drei Ferrari-Fahrer belegten die vordersten Positionen.

Von: **Andreas Haupt**

Selten erregten Testfahrten nach der Saison so viel Aufmerksamkeit wie in Abu Dhabi. Das lag nicht an den Autos. Die 2022er-Rennwagen-Generation drehte gemeinsam ihre letzten Runden. Sondern vielmehr an sechs Fahrern, die entweder die Seiten wechseln, in die Formel 1 zurückkehren oder ganz neu dabei sind.

Fernando Alonso und Pierre Gasly tauchten erstmals in neuen Farben an der Rennstrecke auf. Oscar Piastri, Nyck de Vries und Logan Sargeant machten sich mit ihrem neuen Arbeitsumfeld als Stammfahrer vertraut. Nico Hülkenberg gewöhnte sich daran, wieder als Vollzeitkraft in der Königsklasse beschäftigt zu sein. „Zum Schluss ging mir ein bisschen die Luft aus. Allerdings weniger als gedacht", resümierte der lange Rheinländer nach 110 Runden im Haas VF-22. „Die nächsten drei Monate werden intensiv. Ich habe einen Plan und weiß, was ich zu tun habe." Hülkenberg will sich wieder in absolute Rennform bringen. Dafür muss er zwei, drei Kilogramm abnehmen, die er als Teilzeitkraft angehäuft hatte.

De Vries fleißigster Pilot

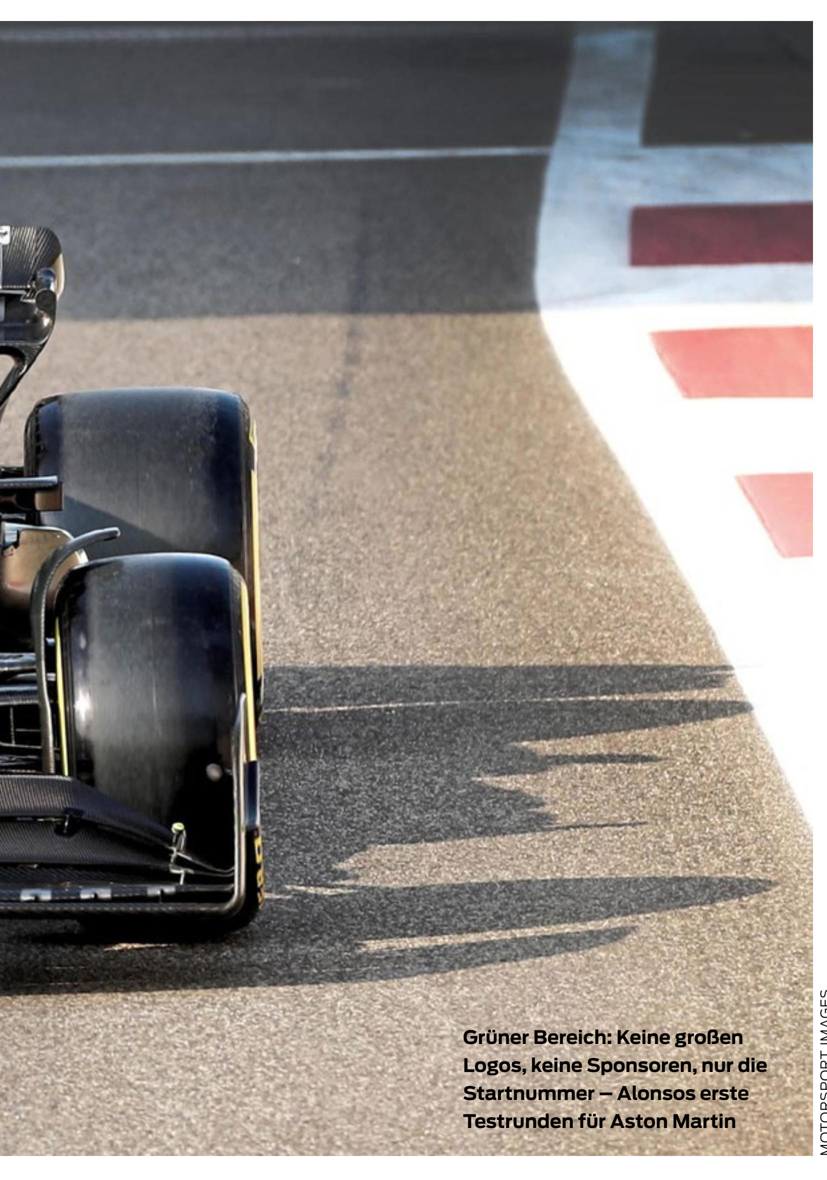
Die letzte Versammlung des Jahres endete nach 2459 Runden. So viel spulten 24 Piloten zusammen ab. Die meisten Umläufe zählte Alpha Tauri mit 286. Neuzugang Nyck de Vries war mit 151 Runden, was einer Distanz von fast 800 Kilometern entspricht, der fleißigste Pilot. Mercedes hatte ihn für den eintägigen Test ausgeliehen – unter der Bedingung, dass es keine Interviews oder Werbeaktivitäten gibt. Alpha Tauri durfte nicht einmal ein Zitat per Pressemitteilung verschicken. Ab dem neuen Jahr gehört de Vries dann tatsächlich zu 100 Prozent zum Team.

> „Wir sind ohne Probleme durch das Programm gekommen. Nichts hat mich wirklich überrascht. Das Auto hat sich gut angefühlt."
>
> Fernando Alonso

Die Teams durften mit zwei Autos antreten. Eines davon war für „junge Fahrer" reserviert, das andere wurde mit Stammpersonal bestückt. Weltmeister Max Verstappen teilte sich die Aufgabe mit Sergio Pérez. Beide arbeiteten jeweils einen halben Testtag. Liam Lawson war als „Young Driver" der dritte Fahrer im Red Bull. Die Weltmeister-Mannschaft legte mit 275 Umläufen die zweitmeisten Runden zurück. Es folgten Aston Martin (273), Mercedes (264), Alpine (241), Ferrari (238), McLaren (238), Alfa Romeo (235), Haas (209) und Williams (200). Das Programm war den Teams freigestellt. Pirelli lieferte die Reifen für die kommende Saison. Beim Setup waren Ingenieure und Fahrer nicht limitiert. Nur eines war ihnen nicht erlaubt: das Testen von neuen Fahrzeugteilen. Die Autos mussten in einem Zustand betrieben werden, wie es ihn 2022 bereits gegeben hatte.

Neue Reifen von Pirelli

Pirelli hat für 2023 eine neue Konstruktion homologieren lassen. Die Italiener stärken den Vorderreifen, damit die Autos weniger zum Untersteuern neigen. Das hören Fahrer wie Max Verstappen, Charles Leclerc und Lando Norris besonders gern, die eine bissige Vorderachse und ein vergleichsweise loses Heck mögen. Pérez urteilte nach 88 Runden: „Die Mischungen sind immer noch nah zusammen. Der Vorderreifen ist etwas stärker als 2022." Williams-Pilot Alexander Albon ergänzt: „Es besteht kein riesiger Unterschied. Es sind Kleinigkeiten."



Grüner Bereich: Keine großen Logos, keine Sponsoren, nur die Startnummer – Alonsos erste Testrunden für Aston Martin

MOTORSPORT IMAGES

An der Zusammensetzung der Gummis hat Pirelli wenig bis gar nichts geändert. Ausnahme: Es gibt eine neue C1-Mischung, die etwas weicher und haftungsstärker ist. Dafür wird der alte C1 zum neuen C0. Das bedeutet, dass es 2023 nicht mehr fünf, sondern sechs Reifensorten gibt.

Kommen wir zurück zu den sechs Fahrern, die besonders im Scheinwerferlicht standen. Fernando Alonso musste Alpine gar nicht erst um Erlaubnis bitten. Der Spanier hatte sich in seinen Vertrag schreiben lassen, dass er nach dem letzten Rennen ein freier Mann ist. Alonso legte 97 Runden im Aston Martin AMR22 zurück. „Wir sind ohne Probleme durch das Programm gekommen. Nichts hat mich wirklich überrascht. Das Auto hat sich gut verhalten“, erläuterte der 41-Jährige. Ein bisschen hat es doch gezwickt. Alonso spürte Schmerzen an verschiedenen Körperstellen. Im Winter muss Aston Martin eine neue Carbon-Sitzschale gießen.

Zufriedener Alonso

512 Kilometer verschafften dem Ex-Weltmeister ein Gefühl für das neue Umfeld – für die Arbeitsweise in der Garage, für den Motor, für die anders angeordneten Regler am Lenkrad, für den Rennwagen selbst. Wobei Alonso einwirft: „Der AMR23 wird ganz anders aussehen.“ Astons Ingenieure haben es bereits angekündigt. Der nächstjährige Rennwagen soll abermals das Gesicht ändern. Die Ingenieure sind mit derselben Aufgabenstellung wie ihre Kollegen konfrontiert. Die neuen Regeln für den Unterboden mit um 15 Millimeter nach oben gebogenen Kanten sorgen für Abtriebsverlust. Für einen ziemlich hohen, wie es aus manchen Teams heißt. Daher könnten die 2023er-Autos anfangs langsamer sein als ihre Vorgänger. Für den Rennstall aus Silverstone soll es ins vordere Mittelfeld gehen. Alpine und McLaren sind dort voraussichtlich die Gegner. Alonso frohlockt: „Ich kann die Energie und Motivation in der Garage spüren.“ Was soll er sonst auch anderes sagen?

Alpine ließ Ex-Junior Piastri für McLaren testen. Man einigte sich. Die Franzosen hatten aber offenbar auch keine andere Wahl. Nachdem bekannt wurde, dass es den Australier zu McLaren zieht, stellte Alpine das Testprogramm ein. Und ließ Piastri auch kein Freitagstraining fahren – was klar geregelt gewesen sein soll. Im McLaren MCL36 ▷



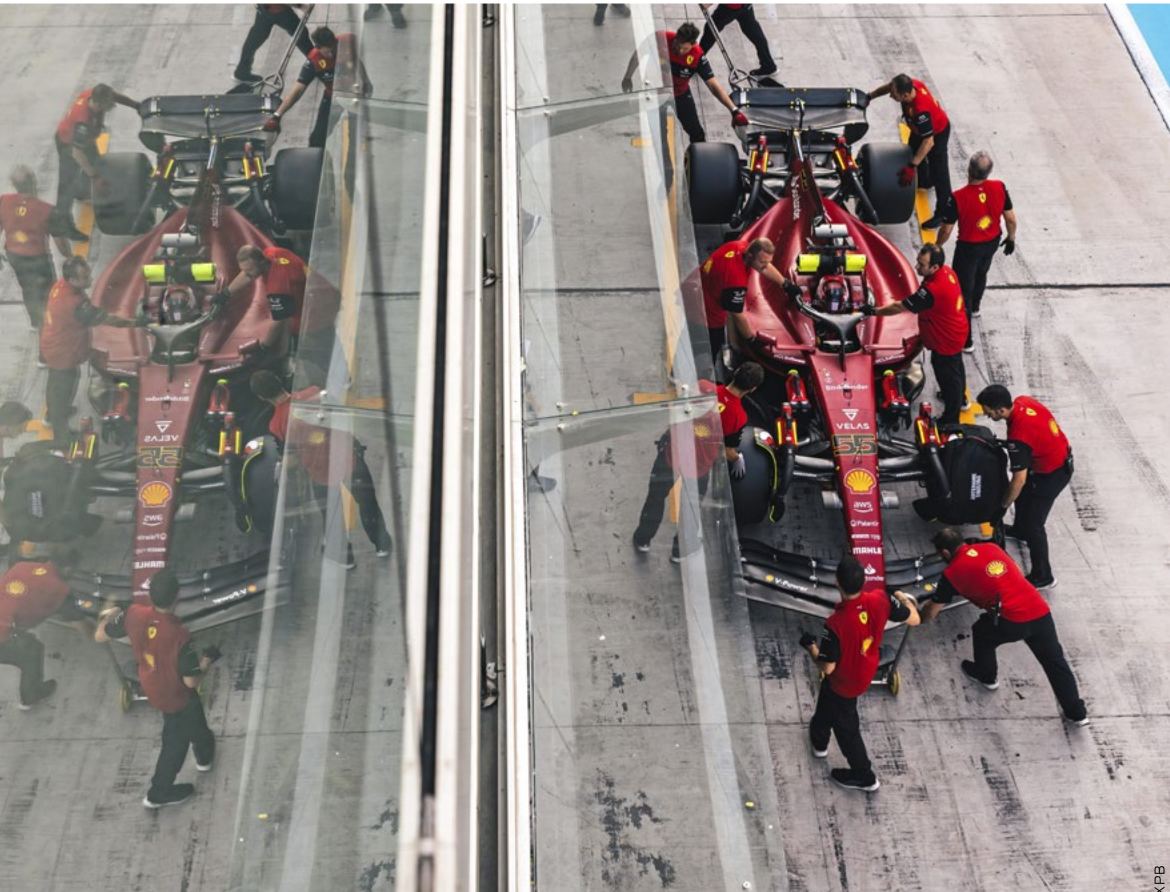
XPB

Vive la France: Pierre Gasly ist jetzt Werksfahrer von Alpine



HAASF1

Nico Hülkenbergs Haas hatte ein kleines Problem mit der Power Unit



XPB

Ferrari an der Spitze: Carlos Sainz schloss die letzte Test-Session des Jahres auf dem ersten Platz ab



Neu im Alpha Tauri: Nyck de Vries bestritt in Monza sein erstes F1-Rennen – damals als Albon-Ersatz

TESTFAHRTEN ABU DHABI

	Fahrer	Team	Zeit
1.	Carlos Sainz	Ferrari	1.25,245
2.	Charles Leclerc	Ferrari	1.25,383
3.	Robert Shwartzman	Ferrari	1.25,400
4.	Pierre Gasly	Alpine	1.25,689
5.	Max Verstappen	Red Bull	1.25,845
6.	Alexander Albon	Williams	1.25,959
7.	Logan Sargeant	Williams	1.26,063
8.	Nyck de Vries	AlphaTauri	1.26,111
9.	Lance Stroll	Aston Martin	1.26,263
10.	Liam Lawson	Red Bull	1.26,281
11.	Jack Doohan	Alpine	1.26,297
12.	Fernando Alonso	Aston Martin	1.26,312
13.	Sergio Pérez	Red Bull	1.26,333
14.	Oscar Piastri	McLaren	1.26,340
15.	Felipe Drugovich	Aston Martin	1.26,595
16.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	1.26,709
17.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.26,750
18.	Lando Norris	McLaren	1.26,890
19.	Nico Hülkenberg	Haas	1.27,000
20.	Yuki Tsunoda	AlphaTauri	1.27,123
21.	Pietro Fittipaldi	Haas	1.27,172
22.	Frederik Vesti	Mercedes	1.27,216
23.	George Russell	Mercedes	1.27,240
24.	Théo Pourchaire	Alfa Romeo	1.27,591

spulte der Youngster trotz zwischenzeitlicher Panne 123 Runden ab. „Dieser Test gibt mir Anhaltspunkte, wo ich mich für das nächste Jahr verbessern muss." Die Referenz heißt Lando Norris, der Daniel Ricciardo in zwei gemeinsamen Jahren ziemlich alt aussehen hat lassen. McLaren hofft, 2023 zwei Fahrer zu haben, die regelmäßig punkten. Sonst wird es praktisch unmöglich, das Mittelfeld anzuführen.

Gasly zuversichtlich

Der vierte Platz gehörte Alpine. Der Rennstall will dort mit Esteban Ocon und Neuzugang Pierre Gasly bleiben. Und den Topteams näher rücken. „Die Entwicklung von Alpine beeindruckt mich. Sie machen ständig Fortschritte. Jedes Mal, wenn sie in der abgelaufenen Saison neue Teile brachten, legten sie an Geschwindigkeit zu. Die Korrelation mit dem Windkanal stimmt. Das macht mich zuversichtlich", sagt Gasly, der 130 Runden drehte.

> „Ich habe keine Pause. Ich werde ins Fitnessstudio gehen, im Simulator sitzen und in der Fabrik jeden Stein umdrehen."
>
> Logan Sargeant

Mit einem vierten Platz in der Formel-2-Meisterschaft löste Logan Sargeant das Ticket für die Formel 1. Einen Tag nach dem Finale in Abu Dhabi bestätigte ihn Williams als zweiten Stammfahrer neben Albon. Und machte damit die letzte kleine Hoffnung von Mick Schumacher zunichte. „Ich habe keine Winterpause. Ich werde ins Fitnessstudio gehen, im Simulator sitzen und in der Fabrik keinen Stein auf dem anderen lassen", pusht sich Sargeant selbst nach 82 Testrunden. Jede gemachte Erfahrung zählt. Vor dem Saisonstart 2023 haben die Teams nur drei Testtage – ergo sitzt jeder Pilot nur eineinhalb Tage im neuen Auto. Da kann man es sich nicht erlauben, noch Abläufe zu trainieren.

Ach ja, die vordersten Plätze nahm Ferrari ein. Carlos Sainz erzielte die Bestzeit. Sie lag etwa 1,4 Sekunden hinter der Pole-Marke von Weltmeister Verstappen zurück. ■



Keine Zeit zu verlieren: Altmeister Alonso im Gespräch mit den Ingenieuren



US-Amerikaner im Williams: Logan Sargeant erhielt den Cockpit-Zuschlag



McLarens Hoffnung: Oscar Piastri fordert Speerspitze Lando Norris heraus

Formel 1

Ricciardo zu Red Bull

Es ist offiziell: Daniel Ricciardo kehrt als dritter Fahrer zu Red Bull zurück. Damit ist der Weg frei für Mick Schumacher, den Mercedes gerne in seinen Kader aufnehmen würde.

Von: **Andreas Haupt**

Diese Rückkehr hatte sich in den letzten Wochen abgezeichnet. Daniel Ricciardo schließt sich nach jeweils zwei Saisons bei Renault und McLaren wieder Red Bull an. Allerdings nicht als Stamm-, sondern als Reservefahrer. Ricciardo war bereits zwischen 2014 und 2018 für den Rennstall aus Milton Keynes aktiv und errang für Red Bull sieben seiner bisherigen acht GP-Siege.

2023 wird er Max Verstappen und Sergio Pérez zuarbeiten. Red Bull setzt ihn als Test- und Simulatorfahrer ein – und spannt den Strahlemann aus Perth auch für Marketing-Aktivitäten und Werbepartner ein.

Ricciardo war auch ein Kandidat bei Mercedes. Seine Unterschrift beim Rivalen macht die Tür dort noch ein Stück weiter auf für Mick Schumacher. „Er ist intelligent, lernfähig, ein Teamplayer, hat eine hohe Integrität, ist sympathisch als Markenbotschafter und außerdem ein fähiger Rennfahrer", lobt Mercedes-Teamchef Toto Wolff. Für Schumacher wäre Brackley die ideale Anlaufstelle. Dort würde er mit Top-Ingenieuren und Superstar Lewis Hamilton arbeiten.



WILHELM

Dritte Fahrer: Ricciardo geht zu Red Bull. Schumacher zu Mercedes?

Formel 1

Schlecht verhandelt

Die Formel 1 schreibt Rekordgewinne, doch die Teams bekommen prozentual weniger Geld. Ihnen fehlte in der Corona-Krise der Glaube an das eigene Produkt.

Von: **Michael Schmidt**

Das Geschäft mit der Formel 1 brummt. Überall schreibt Liberty Rekorde. Bei der Zahl der Rennen, den Antrittsgeldern, TV-Verträgen, Sponsoren, Lizenzen, Merchandising und der neuen Goldgrube Paddock Club. Schon im ersten Halbjahr meldete die Formel 1 eine Umsatzsteigerung von 49 Prozent. Davon profitieren auch die Teams. Doch nicht im gleichen Maß, wie der Gewinn steigt.

Als 2020 das Concorde-Abkommen verhandelt wurde, drückte Corona aufs Geschäft. Für die Teams war Absicherung wichtiger, als bei der Erholung der Wirtschaft im gleichen Maße am Gewinn beteiligt zu werden. Keiner wollte ins Risiko gehen. Liberty hat es getan und sicherte den Teams bei einem Gewinn zwischen null und einer Milliarde Dollar eine Grundsicherung von 750 Millionen Dollar zu. Dafür mussten die Rennställe die Kröte schlucken, dass sich die Ausschüttung bei höheren Gewinnen nicht in gleichem Maß erhöht. Die Höhe richtet sich nach dem Gewinn vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen (Ebit). Steigt der Profit, verringert sich die prozentuale Beteiligung der Teams daran, und Liberty macht noch mehr Kasse. Bei einem Gewinn von 1,0 bis 1,5 Milliarden reduziert sich der Team-Anteil auf 60 Prozent. Jenseits von 1,8 Milliarden liegt er bei nur noch 30 Prozent. Den Teams fehlte der Glaube ans eigene Produkt: Keiner von ihnen hat eine Formel-1-Aktie gekauft. Die stieg von 20 auf mittlerweile fast 54 Dollar pro Stück. ■



WILHELM

Keiner beteiligt sich: Nicht ein Rennstall hat Aktien der Formel 1 gekauft

NACHRICHTEN

PORSCHE MIT WILLIAMS?

Es bleibt der große Traum des Formel-1-Managements, Porsche 2026 für sich zu gewinnen. Es heißt, der Stuttgarter Autobauer höre sich nach der Absage von Red Bull weiter um. Porsche lote Optionen aus. Doch welche gäbe es überhaupt? Immer wieder fällt der Name Williams. Doch aus Kreisen des Rennstalls hören wir, dass kein Kontakt bestehe. Und dass Williams-Eigentümer Dorilton Capital kein Interesse an einem Verkauf habe. Selbst wenn sich doch eine Möglichkeit auftäte: Um einen eigenen Motor zu bauen, fehlt Porsche die Infrastruktur. In Zeiten von weltweiten Krisen lässt sich die auch nicht ohne Weiteres (schnell) aufbauen.

ÄNDERUNGEN IN JEDDAH

Die Streckenbetreiber in Saudi-Arabien bessern nach. In den Kurven 3, 14, 19, 20 und 21 werden auf den Asphalt sogenannte „Rumble Lines" geklebt. Wer hier neben die Ideallinie gerät, den schüttelt es durch. Die Haftung ist geringer, die Traktion geht runter. In den Kurven 4, 8, 10, 11, 17 und 23 werden die Randsteine angeschrägt. In den Kurven 8, 10, 14 und 20 sorgt ein Umbau der Fangzäune für eine verbesserte Sicht. Eine der heißesten Passagen wird entschärft. Im „S" zwischen den Kurven 22 und 23 sollen die Autos etwa 50 km/h langsamer sein.

FORMEL-2-TESTS

Die Nachwuchsfahrer testeten letzte Woche drei Tage in Abu Dhabi. Die schnellsten Rundenzeiten erzielten sie am Vormittag des dritten Tages. Victor Martins schnappte sich für ART in 1.35,908 Minuten die Bestmarke. Die Abstände fielen äußerst klein aus. Den zweiten Rang belegte Alpine-Junior Jack Doohan (Virtuosi Racing; 1.35.935 min) vor Théo Pourchaire (ART; 1.35.968 min) sowie Roy Nissany (Charouz; 1.35.978) und Arthur Leclerc (DAMS; 1.36.014 min).

Weltmeister durch technischen k.o. Hill gewann, weil Clark ausfiel. Es war der einzige Titel für B.R.M.

MOTORSPORT IMAGES

GP Südafrika 1962

Die teuerste Schraube der Welt

Ein Pfennigsdefekt kostete Jim Clark bei der Formel-1-Premiere in Südafrika die Weltmeisterschaft. Für ihn war es die teuerste Schraube der Welt. Als sie sich löste, verlor der Climax-Motor Öl. Graham Hill nutzte die Gunst der Stunde zu seinem ersten WM-Titel.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel-1-Gemeinde musste auf die WM-Entscheidung zweieinhalb Monate warten. Das Finale 1962 fand zwei Tage vor Ablauf des alten Jahres statt, so spät wie noch nie. Nach dem vorletzten Rennen in Watkins Glen reiste Graham Hill mit 39 Punkten zu dem entscheidenden Rennen des Jahres. Weil er bereits sieben Mal gepunktet hatte, standen der sechste Platz von Monaco und der vierte von England als Streichresultate in seiner Liste. Bei einem erneuten Punktgewinn würde er ein weiteres Resultat streichen müssen, diesmal einen zweiten Platz, das schlechteste Ergebnis in seinem Restangebot.

Der B.R.M.-Pilot konnte also überhaupt nur punkten, wenn er gewinnen würde, und dann käme er maximal auf 42 Zähler. Jim Clark hatte es mit erst vier Resultaten einfacher. Für ihn zählte jedes Ergebnis. So machte es auch nichts aus, dass er nur 30 Punkte auf seinem Konto hatte. Ein Sieg und der WM-Titel gehörte ihm. Er hätte Hill dann nach Punkten eingeholt, mit vier Siegen gegen drei aber die höhere Anzahl an ersten Plätzen vorweisen können.

Der Grand-Prix-Tross tourte zum ersten Mal in offizieller Mission nach Südafrika. Schon im Vorjahr nahmen einige europäische GP-Teams an den Formel-1-Rennen zur südafrikanischen Meisterschaft teil. Auch diesmal machten sich die Europäer bereits Mitte Dezember auf die Reise zum schwarzen Kontinent und feierten dort auch Weihnachten. Dem GP Südafrika gingen in den Wochen davor zwei Läufe in Kyalami und Westmead voraus. Die Formel-1-Teams betrachteten sie als Training. Das eine gewann Jim Clark, das andere Trevor Taylor.



MOTORSPORT IMAGES

Kopf an Kopf: Clark und Hill starten aus der ersten Reihe

ZAHL DES RENNENS

3254

Kilometer legte Graham Hill im Verlauf der Saison zurück. Jim Clark nur 2516. Der Schotte fiel vier Mal aus, Hill nur ein Mal.

Das Hauptrennen, das zur WM zählte, wurde nach East London vergeben, einem hügeligen, mittelschnellen und 3,919 Kilometer langen Kurs mit Blick aufs Meer. Jim Clark, Trevor Taylor, Anthony Maggs und die lokalen Fahrer im Feld kannten die selektive Strecke bereits vom nicht zur WM zählenden GP Südafrika des Vorjahres. Für Graham Hill war der Prince George Circuit Neuland.

Engländer unter sich

Porsche und Ferrari verzichteten auf das letzte Rennen des Jahres. Somit waren die englischen Teams Lotus, Cooper, B.R.M. und

Lola unter sich. Jim Clark befand sich in bestechender Form. Sein Lotus 25 spielte jetzt sein überlegenes Konzept voll aus, und der Ärger mit dem Getriebe war behoben. Es war keine Überraschung, dass die Trainingsbestzeit an Clark ging, höchstens, dass der Schotte nur drei Zehntel vor seinem größten Kontrahenten lag. Beide hatten eineinhalb Sekunden Vorsprung auf den Rest des Feldes. Hier trafen sich wirklich die beiden besten Fahrer des Jahres zum großen Showdown.

Jack Brabham deutete als Dritter eine weitere Formsteigerung seines Brabham BT3 an. Innes Ireland setzte sich im B.R.P.-Lotus noch knapp vor den Lola von John Surtees. Zur Freude des Publikums stand Lokalheld und Cooper-Werksfahrer Anthony Maggs vor seinem Teamkapitän Bruce McLaren und dem zweiten B.R.M. mit einem frustrierten Richie Ginther im Cockpit. Der kleine Amerikaner war es leid, ständig hinter Graham Hill die zweite Geige spielen zu müssen. Er fühlte sich zu Höherem geboren.

Das große Duell um den WM-Titel endete in einem Drama. Zunächst sah alles nach einem Weltmeister Clark aus. Der Lotus-Pilot

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Graham Hill	B.R.M.	82 Runden	2:08.03,3 h = 150,624 km/h
2.	Bruce McLaren	Cooper-Climax	82 Runden	2:08.53,1 h + 49,8 s
3.	Anthony Maggs	Cooper-Climax	82 Runden	2:08.53,6 h + 50,3 s
4.	Jack Brabham	Brabham-Climax	82 Runden	2:08.57,1 h + 53,8 s
5.	Innes Ireland	Lotus-Climax	81 Runden	- 1 Runde
6.	Neville Lederle	Lotus-Climax	78 Runden	- 4 Runden

Schnellste Runde: Jim Clark (Lotus-Climax) 1.31,0 min = 155,037 km/h

DAS RENNEN

GP Südafrika 1962, 29. Dezember 1962, East London

Wetter:	19 ° C, bedeckt, windig
Distanz:	82 Runden à 3,919 km = 321,470 Kilometer
Nennungen:	17
Gestartet:	17
Gewertet:	10
Führungswechsel:	1
Pole-Position:	Jim Clark (Lotus-Climax) 1.29,3 min = 157,989 km/h

hatte bereits einen Vorsprung von 28 Sekunden herausgefahren, als 20 Runden vor dem Ziel blauer Rauch das Ende der überlegenen Fahrt ankündigte. Im Kurbelgehäuse des Climax V8 hatte sich eine Schraube gelöst, durch die Öl nach draußen strömte. Der Grund für das Lockern der Schraube war banal. Jemand hatte beim Zusammenbau des Motors an der Stelle eine Unterlegscheibe vergessen. Clarks WM-Hoffnungen schwanden wie der Öldruck seines Motors.

Rettung für B.R.M.

Graham Hill war dennoch kein unverdienter Weltmeister. Der Engländer mit dem feinen Oberlippenbart holte den Titel durch Beständigkeit und eine fast fehlerlose Saison. Bei insgesamt vier Siegen konnte man auch nicht behaupten, Graham Hill hätte den Titel nur abgestaubt. Teambesitzer Sir Alfred Owen ließ dem Team seine Glückwünsche übermitteln. Von einem Rückzug von B.R.M. war keine Rede mehr.

Neben dem Titelduell verblasste das restliche Geschehen. Das Trio Bruce McLaren, Anthony Maggs und John Surtees unterhielt die 92 000 Zuschauer mit neun der insgesamt 25 Überholmanöver. McLaren setzte sich 14 Runden vor Schluss vor dem viel umjubelten Maggs durch. Surtees stieg mit einem Motorschaden aus dem Dreikampf aus.

Für Graham Hill endete der Jubeltag mit einer Schrecksekunde. Auf der Auslaufrunde strömten bereits viele Zuschauer auf die Strecke, darunter auch der 14-jährige David Wrigley. Der Junge wollte den einmaligen Moment auf einem Foto festhalten und unterschätzte dabei, wie nah der B.R.M. an ihm vorbeifuhr. Er wurde vom Hinterrad erfasst und brach sich dabei ein Bein. Graham Hill besuchte Wrigley am Tag danach im Krankenhaus und schenkte ihm einen Tennisschläger. Zehn Jahre lang schickte der Weltmeister eine Weihnachtskarte nach Südafrika. ■


MOTORSPORT IMAGES

Rennstrecke mit Meerblick: Ireland, Brabham und Taylor kämpfen um Platz 4. Auf dem Kurs in East London gab es kaum Leitplanken



MOTORSPORT IMAGES

Gleichwertige Gegner: Clark war schneller, Hill effizienter


MOTORSPORT IMAGES

Bitteres Ende: 20 Runden vor Schluss rollt Clark an die Box



In diesem Jahr gab es ein zähes Ringen beim Füllen des Indy-500-Felds. Für 2023 ist die Nachfrage deutlich höher

Auf die Plätze ...

Rund die Hälfte ihrer etwa sechsmonatigen Winterpause hat die Indy-Car mittlerweile überstanden. Wie üblich ist ein Großteil des nächstjährigen Feldes bereits bestätigt. Durch den Absprung von Jimmie Johnson kam aber noch mal Schwung in den Transfermarkt.

Von: **Philipp Körner**

Nach dem überraschenden Ende der Posse rund um Álex Palou schien das Fahrerkarussell zur Erleichterung aller seine letzte große Runde gedreht zu haben. Das Fazit des langwierigen Rechtsstreits: Das meiste bleibt so, wie es war. McLaren SP setzt weiter auf das Duo Patricio „Pato" O'Ward und Felix Rosenqvist, welches durch den Andretti-Abgang Alexander Rossi auf ein Trio anwächst. Dieser wird von Kyle Kirkwood ersetzt, der bei Andretti auf Romain Grosjean, Devlin DeFrancesco und Colton Herta treffen wird. Der lange von der Formel 1 träumende Herta unterschrieb in diesem Herbst einen Vertrag bis zum Jahr 2027 – und wird so zu einem Topverdiener der Szene. Beim Team Penske herrscht derweil wie so häufig Konstanz: Champ Will Power, Vizemeister Josef Newgarden und der dreifache Saisonsieger Scott McLaughlin formten dort ein dominantes Trio.

Bleibt beim Abarbeiten der „Big Four" also nur noch Chip Ganassi Racing. Und auch dort schien dank der unerwarteten Einigung mit Álex Palou der Status quo weitgehend fortgesetzt zu werden. Neben ihm waren der sechsfache Titelträger Scott Dixon, der Indy-500-Sieger Marcus Ericsson und die NASCAR-Legende Jimmie Johnson gesetzt.

Latifi, Budgets und Indy

Letzteren zog es allerdings doch in seine alte Stockcar-Heimat zurück – ein Indy-500-Start wurde aber nicht explizit ausgeschlossen. Sowohl finanziell als auch bei der Jahresplanung bedeutet diese Entwicklung einen ordentlichen Rückschlag für Ganassi. Im Zuge des Palou-Palavers hatte das Team des „Chipper" bereits



Vor drei Jahren übernahm Roger Penske die IndyCar-Serie und den Speedway

Auch in der kommenden Saison sind über 25 Vollzeit-Nennungen in der IndyCar möglich. Im finalen Jahr der 2,2-Liter-V6-Ära könnte in Indy sogar das Bumping zurückkehren.

den Großsponsor NTT an McLaren SP verloren. Als passender Ersatz für Johnson galt lange der nun ehemalige Formel-1-Fahrer Nicholas Latifi. Auch wenn der Kanadier zunächst etwas auf Abstand zur Serie gegangen war, berichtete das US-Magazin RACER über Verhandlungen. Diese sollen aber (bislang) ohne echte Ergebnisse verlaufen sein. Aktuell besteht deshalb sogar die Möglichkeit, dass Ganassi mehrere Fahrer im vierten Auto einsetzen könnte. Das wiederum schlägt eine Brücke zu den anderen noch offenen Plätzen im mittleren und hinteren Feld, wo mit Dale Coyne Racing und Juncos Hollinger Racing ebenfalls Teams intensiv nach Piloten mit Rundstreckenerfahrung suchen. Beide sind für ihr intensives Scouting-Treiben in Europa bekannt.

Obwohl alle drei wohl bei der Formel 2 bzw. bei ihren Abgängern fündig wurden – Pietro Fittipaldi und Marcus Armstrong bekundeten beispielsweise öffentlich ihr Interesse –, bleibt wie so häufig das erforderliche Budget die finale Hürde. Blickt man rein auf die bestätigten Vollzeit-Fahrer, sind wir aber bereits jetzt knapp unter der 25-Auto-Schwelle. Die vierte Saison der Penske-Ära ist dementsprechend auf einem sehr soliden Kurs.

Und auch der erste Blick auf das Indy-500-Feld des Jahres 2023 fällt positiv aus. Trotz der begrenzten Motoren-Kontingente von Chevy und Honda im finalen Jahr der 2,2-V6-Formel wird ein Comeback des „Bumping", also der Ausscheidungsquali bei mehr als 33 Autos, immer wahrscheinlicher. Ein vierter McLaren mit Tony Kanaan am Steuer und ebenfalls ein viertes Auto von Rahal Letterman Lanigan Racing vergrößern das Feld und geben sonst zurückgehaltene Antriebe für den Renneinsatz frei. ■

Pascal Wehrlein und António Félix da Costa wollen Porsche zum Weltmeister machen – die Basis scheint zu stimmen

„Es ist ein echtes Biest“

PORSCHE

Zu der Technik, der Philosophie und den Problemen der dritten Formel-E-Fahrzeug-Generation wurde schon reichlich geschrieben. Doch eine Frage blieb meist unbeantwortet: Wie fahren sich die neuen Autos überhaupt? Wir haben die beiden Porsche-Piloten bei der Präsentation gefragt.

Von: **Philipp Körner**

António Félix da Costa kennt sie alle. Seit dem zweiten Rennen der Formel-E-Geschichte ist der Portugiese bereits in der E-Serie aktiv und lernte die vorangegangenen Generationen in all ihren Details kennen. Dem Meister des Jahres 2020 fiel bei der Gen3 deswegen direkt auf: „Die Art und Weise, wie das Auto die Rundenzeit generiert, ist sehr unterschiedlich. Unter anderem fordert das in Relation zu der gesteigerten Antriebsleistung geringe Grip-Level einen anderen Fahrstil und ist ziemlich herausfordernd.“

Eine sehr saubere Lenkradarbeit – vor allem beim Herausbeschleunigen mit den bis zu 476 PS starken Rennern – wird in Zukunft deutlich wichtiger werden. Dazu hat sich das Bremsverhalten massiv verändert. Pascal Wehrlein schildert: „Da wir vorher nur an der Hinterachse rekuperiert haben, war das Gen2-Auto auf der Bremse und beim Rekuperieren dort permanent am Limit. Dadurch dass wir jetzt auch vorne Energie zurückgewinnen, fühlt es sich für uns Fahrer etwas normaler an. Das Fahrverhalten in der Qualifikation haben wir so ähnlich nun auch in den Rennen.“ Das Duo ist sich dementsprechend einig: Obwohl in dem neuen Auto noch viel von der DNA seiner Vorgänger steckt, ist es wie erhofft der große technische Schritt.

Noch riskanteres Racing?

Besonders der markante Leistungszuwachs schafft endlich das, was viele in der Startaufstellung bislang immer vermisst haben: das Gefühl, ein radikales Rennauto zu fahren. António Félix da Costa schwärmt: „Dieses Auto ist verdammt schnell, vor allem auf den Stadtkursen. Es hat so viel Power, dass ich manchmal für das Gasgeben echt Mumm brauche. Das liebe ich, es ist ein echtes Biest!“ Pascal Wehrlein zeigt sich ebenso angetan von der neuen Herausforderung: „Alles wird mit dem höheren Speed kürzer: sowohl die Geraden als auch die Zeit, zu überlegen.“ Dass die Fahrer auch in Zukunft parallel das komplexe Energiemanagement balancieren müssen und später in der Saison wieder Boxenstopps absolvieren, macht ihre Jobbeschreibung noch anspruchsvoller als eh schon.

> „Dieses Auto ist verdammt schnell, vor allem auf den Stadtkursen. Es hat so viel Power, dass ich manchmal für das Gasgeben echt Mumm brauche.“
>
> António Félix da Costa

Und wie wird das Racing mit der Gen3 aussehen? Weil beide bisher nicht im Pulk testen konnten, wagt sich keiner so recht an eine Prognose heran. Doch wegen der kompakteren Autos erhofft sich Pascal Wehrlein mehr Überholmanöver. Allerdings ändert sich dabei eine entscheidende Variable, wie António Félix da Costa anmerkt: „Wegen der jetzt wieder freistehenden Räder glaube ich, dass das Racing etwas sensibler werden wird. Berührungen bleiben möglich, aber nicht mehr so intensiv wie zuvor.“

Nachdem das Duo bei den privaten Testtagen zunächst das Porsche-Paket weiterentwickelte, dürfen die beiden beim offiziellen Vortest in Valencia Mitte Dezember nun ihr eigenes Fahrzeug tunen. Da Costa will dabei auch weiter an seiner persönlichen Herangehensweise feilen. „Noch bin ich dabei, die Mentalität des Autos zu verstehen.“ ■



PORSCHE

Kompakter, stärker und berechenbarer: Die dritte Auto-Generation der Formel E

Come together

Zwei GT3-Rennserien in Deutschland zu haben, galt lange als unlogisch. Trotzdem existierten die DTM und das ADAC GT Masters. Doch nun steht das Nebeneinander auf der Kippe. Es wird sowohl über Synergien diskutiert als auch darüber, dass die beiden Serien komplett verschmelzen könnten. Das Problem: Die Teams müssen die Saison 2023 planen und scharren ungeduldig mit den Hufen ...

Von: **Bianca Leppert**

Es war ein Standardsatz, der beim traditionellen Pressetermin mit ADAC-Sportpräsident Dr. Gerd Ennser immer wieder fiel, wenn man nach dem Verhältnis zwischen DTM und ADAC GT Masters fragte: „Wir sind im Austausch." Das klang bisher nie danach, als mache man bald gemeinsame Sache.

In den letzten Wochen wurden aber immer mehr Teams aus beiden Serien unruhig und fragten sich, warum die jeweiligen Kalender für 2023 noch nicht veröffentlicht wurden. Zunächst erklärte man sich diesen Umstand mit der Terminverschiebung des 24h-Rennens Spa, die den kompletten SRO-Kalender durcheinanderwirbelte. Und auf den sollte man als GT3-Serie Rücksicht nehmen. Inzwischen ist klar: Es geht um eine gemeinsame Sache. Seit dem Sommer sind ADAC und ITR im Austausch, derzeit laufen die Gespräche auf Hochtouren.

Prüfung von Synergien

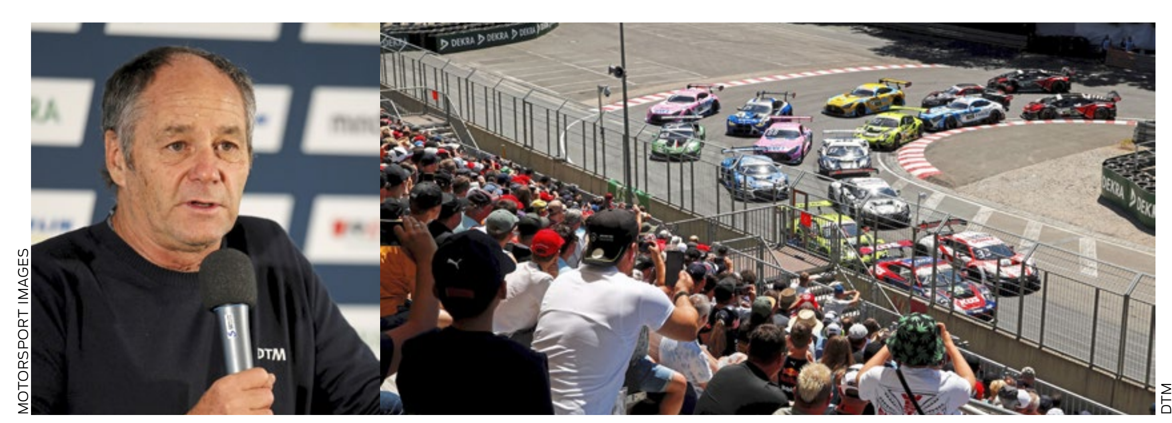
„Wir befinden uns aktuell in Gesprächen mit Blick auf das kommende Jahr", heißt es in einem Statement der ITR. „Wir können bestätigen, dass wir mit dem ADAC sprechen und mögliche Synergien prüfen, die wir – vor allem zum Vorteil der teilnehmenden Teams und Partner – künftig gemeinsam realisieren könnten. Sobald es eine Entscheidung gibt, werden wir dazu informieren." Auch der ADAC bestätigte den Austausch.

!

Bei den Gesprächen zwischen ADAC und ITR drängt die Zeit. Erst eine Kooperation – und später eine Verschmelzung?

Wie soll die gemeinsame Sache aussehen? Das ist die große Frage. Fakt ist, dass sich ITR-Chef Gerhard Berger zurückziehen und mehr Zeit für seine Familie haben will. Zudem fehlt ihm die finanzielle Unterstützung der Hersteller. Denn die haben der ITR klargemacht, dass es keinen Rückfall in alte Zeiten geben wird, als sie die Zeche bezahlt haben. Darüber hinaus mangelt es wohl an Sponsoren für DTM und die DTM Electric. Dass Schlüsselfiguren wie Technikchef Michael Resl gegangen sind, wirkt auch nicht vertrauenerweckend. Sportlich gesehen sieht sich die DTM zwar als Sieger mit 29 eingeschriebenen Autos, hat aber nun offenbar wirtschaftlich zu kämpfen.

Im ADAC GT Masters zeichnet sich ein positiver Trend bei den Einschreibungen für 2023 ab. Man rechnet mit rund 24 Autos. Die Vermarktung und das Image galten aber immer als Achillesferse der Serie, die von der Strahlkraft der drei magischen Buch-



MOTORSPORT IMAGES

DTM

Gerhard Berger hat die DTM erfolgreich in die GT3-Ära gebracht. Zusätzlich profitiert sie vom Hype um den Namen

staben profitieren könnte. Beim Saisonfinale in Hockenheim sagte ADAC-Motorsportchef Thomas Voss ganz offen: „Wir wissen, dass wir in Sachen Vermarktung besser werden müssen.“

Aktuell gibt es verschiedene denkbare Szenarien, die diskutiert werden. Weil die Zeit knapp wird, könnte es zunächst zu einer Kooperation kommen, ehe die Serien in Zukunft verschmelzen. Es steht im Raum, bei einer Anzahl von vier, sechs oder sogar acht Terminen jeweils als eigenständige Serien auf einer Plattform zu fahren, um sich die TV-Kosten etc. zu teilen. Wieder andere Stimmen sagen jedoch, beide Serien auf einer Plattform ergebe keinen Sinn, weil das für das Überleben der ITR nicht ausreiche und die ADAC-GT-Masters-Teams sich mit diesem Konzept als Komparsen fühlen könnten.

Die Variante, dass der ADAC beide Serien unter seinem Zepter hat und sie gemeinsam an einem Wochenende fahren lässt, ist aus letztgenanntem Grund noch weniger vorstellbar. Man würde sich das eigene Geschäft kaputtmachen. Zumal es Probleme mit der Sponsoren-Bandenwerbung und TV-Partnern und anderen bestehenden Verträgen geben würde, weil man ja nicht hin- und herwechseln kann. Für die Banden gibt es womöglich mit elektronischen Varianten Lösungspotenzial, doch wenn der Zuschauer an einem Tag RTL Nitro einschalten muss und am anderen ProSieben, wird es schnell verwirrend.



ADAC

ADAC

ADAC-Sportpräsident Dr. Gerd Ennser steht voll hinter dem Motorsport. Dem GT Masters fehlten zuletzt aber Starter

Kauft der ADAC die Marke?

Bliebe die Option, dass der ADAC die drei magischen Buchstaben – also die Markenrechte – kauft und sie auf das bestehende Format des ADAC GT Masters klebt. In diesem Fall könnten sich aber die Fans schwertun, sich nach dem Wechsel von Class One zu GT3 nun schon wieder an ein anderes Format mit zwei Fahrern zu gewöhnen. Die Glaubwürdigkeit wäre für manche womöglich auf ewig angekratzt.

Bei allen Geschichten, die es in den letzten Tagen gab, ging sogar das wilde Gerücht umher, dass sich DTM-Serienmanager Martin Tomczyk und seine Familie stärker einbringen könnten. Zum aktuellen Zeitpunkt verwies der aber nur auf das offizielle Statement der ITR.

Das grundsätzliche Problem bei all diesen Verhandlungen: die Zeit. In beiden Serien werden die Teams nervös, weil sie Planungssicherheit brauchen. Heißt: Man könnte sich mit all dem Geschacher ins eigene Fleisch schneiden. Aus ADAC-Kreisen ist zu hören, es gäbe keine spezielle Deadline. Aber natürlich fragen Teams nach, wie es nun weitergeht. Den DTM-Teams ergeht es logischerweise ähnlich.

Es lässt sich zusammenfassen: Die beiden Serien könnten 2023 gemeinsame Events durchführen, um Synergien zu nutzen. Oder der ADAC kauft die Markenrechte, um sich mit dem Namen DTM zu schmücken. Oder man kauft die komplette ITR. Die letzten beiden Optionen erfordern aber Zeit für Verhandlungen.

Oder es passiert gar nichts. Dann bleibt auf diesem Markt in wirtschaftlich schwierigen Zeiten über kurz oder lang sowieso nur einer übrig. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

TOYOTA BESTÄTIGT KADER

Toyota Gazoo Racing hat im Rahmen der Ankündigung der internationalen Rennprogramme für die Saison 2023 den Fahrerkader für die Sportwagen-WM bestätigt. Damit bleiben die Fahrerpaarungen für die Startnummer #7 (Mike Conway, Kamui Kobayashi und José María López) und das Weltmeisterauto mit der Nummer #8 (Sébastien Buemi, Brendon Hartley und Ryo Hirakawa) identisch zu 2022. Toyota hat in diesem Kontext auch bestätigt, dass man weiter mit dem aktuellen Hypercar GR010 Hybrid antreten werde. Technikchef Pascal Vasselon wollte nur kleinere Modifikationen für die kommende Saison bestätigen.

CAR COLLECTION: PORSCHE

Bisher setzte man ausschließlich auf Audi, nun erweitert das Team Car Collection den Fuhrpark um zwei Porsche 911 GT3 R. Die Audi R8 LMS GT3, mit denen man in NLS, GT Masters und GTWC unterwegs war, behält man aber weiterhin. Mit welchem Hersteller man in welcher Serie antritt, will man noch bekannt geben.

RICHARD MILLE: FEIERABEND

Das Rennteam des Uhrenherstellers Richard Mille beendet seine Einsätze in der WEC, das Team wird aufgelöst. Ursprünglich hatte Richard Mille das Team mit dem Ziel gegründet, Frauen im Motorsport ein Betätigungsfeld mit Aufstiegschancen in der Sportwagen-WM zu bieten, doch bereits in der abgelaufenen Saison ging Richard Mille Racing mit gemischten Fahrerpaarungen an den Start. Lilou Wadoux könnte als einzige Pilotin des Kaders den Sprung in ein Topcockpit schaffen: Die 21-jährige Französin testete kürzlich in Bahrain bereits den Toyota GR010 Hybrid.



RICHARD MILLE

IGTC: VIER AUDI BEIM FINALE

Die Saison der Intercontinental GT Challenge (IGTC) endet 2022 in Abu Dhabi, wo am 11. Dezember das traditionelle 12h-Rennen erstmals den Saisonabschluss bildet. Audi Customer Racing unterstützt zwei Teams: Attempto Racing und Saintéloc Racing werden je zwei Audi R8 LMS an den Start bringen. Bei Saintéloc teilen sich Christopher Haase, Patric Niederhauser und Erwan Bastard das Topauto; Attempto Racing bringt ebenfalls einen sehr gut besetzten R8 für Mattia Drudi, Ricardo Feller und Kelvin van der Linde an den Start.

PORSCHE SUCHT JUNIOR

Porsche Motorsport hat in Jerez zwölf Nachwuchspiloten eine Testchance gegeben, die nicht älter als 24 Jahre sein durften. Dem Gewinner, der im Rahmen der Night of Champions am 17. Dezember verkündet wird, winkt ein Förderpaket von bis zu 225 000 Euro für die Saison 2023.

LMH MIT ISOTTA FRASCHINI

Wie bereits vor längerer Zeit berichtet, plant die italienische Marke Isotta Fraschini einen Start in der Hypercar-Topklasse, doch im Vergleich zu anderen Hypercar-Privatteams wollen die Italiener mit Hybrid-Power antreten. Das Design des Autos wurde in Kooperation mit Williams Advanced Engineering entworfen, für die Umsetzung zeichnet der ehemalige Ferrari-Partner Michelotto verantwortlich. Der Mittelmotor-Sportwagen soll mit einem Dreiliter-V6-Biturbomotor an den Start gehen, die Hybridleistung wird an der Vorderachse geboostet. Angeblich planen die Italiener den ersten Start bereits für das nächste Jahr.

Der Musterknabe aus dem „Falk-Land“

Der Porsche 956 und sein Nachfolger 962 zählen zu den erfolgreichsten Sportprototypen aller Zeiten: Allein 43 Gesamtsiege in der WM, dazu zahlreiche Erfolge in Rennserien weltweit. Entwicklungszeit bis zum Roll-out: Nur knapp neun Monate für wichtige Neuerungen wie Ground Effect und Monocoque.

Von: **Dirk Johae**

Scherben bringen Glück. 30-mal zerbrach die kanzelförmig gebogene Windschutzscheibe aus Verbundglas, ehe das erste Exemplar hielt. Zulieferer Südglas in Bietigheim brauchte gute Nerven für die Anfertigung. „Es gibt keine Form für die Zweifach-Wölbung, deshalb muss unsere Frontscheibe wahrlich als ein kleines Wunderwerk angesehen werden“, meinte Projektleiter Norbert Singer im Gespräch mit Norbert Haug, damals Redakteur von auto motor und sport.

Anfang 1982 steckten Singer und sein Team noch mitten in der Entwicklungsarbeit. Der Porsche 956 als Musterknabe für die neue Gruppe C war keine leichte Geburt. Die Zeit drängte: Nur rund neun Monate hatte das Team um Norbert Singer, um einen Rennwagen für die neue Gruppe C zu entwickeln. Beginnen mussten sie schon Monate vor der Veröffentlichung des Reglements.

Wichtiger Schritt

Das einzige erprobte Bauteil war der 620 PS starke Sechszylinder-Boxer 936/76 mit wassergekühlten Zylinderköpfen. Das verbesserte Turbo-Triebwerk mit 2,65 Litern Hubraum hatte bereits im Juni 1981 seine Langstrecken-Eignung bewiesen. Es befeuerte den Porsche 936/81, mit dem Jacky Ickx und Derek Bell den Gesamtsieg in Le Mans einfuhren. Ohne diesen Erfolg hätte es das Gruppe-C-Projekt wahrscheinlich nicht gegeben.

Ein Meilenstein auf dem Weg zum Porsche 956 war die Gründung einer Hauptabteilung für Motorsport. Unter Leitung von Rennleiter Peter Falk zog die Mannschaft nach Weissach. Werksfahrer Derek Bell taufte das Areal „Falkland“. Beim offiziellen Start im Januar 1982 lief die Entwicklung bereits. Viel Arbeit machte die Aerodynamik des Gruppe-C-Autos mit Ground Effect – eine Premiere für Porsche.

Da die Firma erst ab 1986 über einen eigenen Windkanal verfügte, musste Norbert Singer die Aerodynamik des 956 zunächst mit einem 1:5-Modell im Windkanal der Uni Stuttgart erproben. Dieser war in einer Holzbaracke auf dem Gelände von Mercedes in Untertürkheim untergebracht. Für die Arbeit am 956 in Originalgröße musste das Team sogar nach Wolfsburg reisen, um dort die Anlage von VW zu nutzen – mit strikten Zeitvorgaben: Um Punkt sieben war Dienstbeginn, um genau 18 Uhr wurde abends abgeschlossen.

Die Zeit wurde effektiv genutzt. Eine als „Singer-Delle“ bezeichnete Wölbung im Unterboden an der Vorderachse sorgte für Abtrieb, wichtig für den Ausgleich des Abtriebs am Heck. Mehrere Quellen schreiben die Grundidee dazu dem McLaren-Konstrukteur Robin Herd zu, der sie bereits bei den erfolgreichen CanAm-Autos umsetzte. Mehr Arbeit machte Singer allerdings der Heckbereich.

Vorbild Formel 1

Die Luft wurde durch zwei Venturikanäle links und rechts am vollverkleideten Getriebegehäuse vorbeigeleitet. Die Motor/Getriebe-Einheit war um fünf Grad nach oben geneigt eingebaut. Im Gegensatz zur damaligen Formel 1 waren in der Gruppe C auf den Asphalt reichende Schürzen zum Abdichten des Bereichs unter dem Auto verboten. Außerdem beschränkte der Unterboden hinter der Vorderachse als flache Bodenplatte (gemäß Reglement 80 cm lang und 100 cm breit) den Ground Effect. Genau festgelegt waren auch die Karosseriemaße. Die Längen der Überhänge vorn und hinten durften zusammen maximal 80 Prozent des Radstands

Durchsicht auf ein 40 Jahre altes Meisterstück: Beste Gruppe-C-Technik aus Weissach-Flacht

PORSCHE

Erster Roll-out am 27. März 1982: Jürgen Barth im 956-001

DIE ERFOLGE

PORSCHE

Debüt: 16. Mai 1982 (6h Silverstone)
Renneinsätze: über 500 insg. (956/962)
Einsatzzeit: 1982–1994
WM-Titel: je 5 Marke, Team und Fahrer
WM-Siege: 43
Siege (intern. Rennserien): 232

DAS DETAIL



PORSCHE

Für Le Mans entwickelten Norbert Singer und Horst Reitter eine als Lang- oder auch Flachheck bezeichnete Karosserie. Ziel: Ein im Vergleich zur Kurzheck-Variante besserer Luftwiderstand speziell für die lange Hunaudières-Gerade. Allerdings blieben die Länge der Karosserie und der hintere Überhang durch die Vorgaben des Reglements gleich. Der flache Heckflügel schloss daher anders als beim Kurzheck hinten bündig mit der Karosserie ab. Auch dank des flacheren Diffusors sank der Cw-Wert von 0,5 bis 0,42 (je nach Flügelstellung) auf 0,35. „Bei identischem Widerstand baute der 956 Langheck 20 Prozent mehr Abtrieb auf als der 936/81“ (Norbert Singer). Gegenüber dem 917 LH (1971) war der Abtrieb sogar um das Dreieinhalbfache höher – bei einem nur um vier Prozent höheren Cw-Wert.

DIE TECHNIK



PORSCHE

Bezeichnung:
Porsche 956 (Stand 1982)
Chassis: Aluminium-Monocoque
Motor: 6-Zylinder-Boxer (936/76), 2650 cm³, 620 PS bei 8200/min mit wassergekühlten Zylinderköpfen, 2 Turbolader (KKK)
Getriebe: 5-Gang (Porsche/Getrag)
Vorderachse:
Doppelquerlenker, Federbein
Hinterachse:
Doppelquerlenker, innenliegende Feder-/Dämpfereinheit
Reifen: v. 280/600-16, h. 350/650-16
Länge/Breite: 4800 mm / 1990 mm
Höhe: 1080 mm
Radstand: 2650 mm
Spur vorne/hinten: 1648/1548 mm
Tank: 100 l
Leergewicht: 820 kg

betragen. Mit 2650 Millimetern war der Radstand so groß wie bei keinem Porsche zuvor. Beim 936/81 fiel er beispielsweise 21 Zentimeter kürzer aus.

Neben dem Ground Effect feierte im 956 auch das Monocoque seine Porsche-Premiere. Bis dahin war ein Gitterrohrrahmen das Maß der Dinge. Die von der Gruppe C übernommenen Formel-1-Sicherheitsstandards erforderten den Wechsel auf ein Monocoque. Selbst mit einer herkömmlichen Aluminiumlegierung (statt Kohlefaser) hergestellt war er um 80 Prozent steifer als ein 936-Rahmen.

Ein neues Element der Gruppe C war das Verbrauchslimit. Es wurde indirekt über die maximale Tankgröße von 100 Litern und die festgelegte Anzahl der Nachtankungen geregelt. Bei einem 1000-Kilometer-Rennen durfte jedes Auto fünf Mal zum Tanken an die Box, bei einem 24-Stunden-Rennen insgesamt 25-mal. Beim Nachtanken durften pro Minute maximal 50 Liter in den Tank fließen. Auf die Initiative von Porsche-Rennleiter Peter Falk wurde das Prozedere ab 1985 durch eine maximale Gesamtbenzinmenge pro Rennen ersetzt.

Der 956 war auf Anhieb erfolgreich. Gleich in der Premierensaison sorgte das Werksteam für einen Dreifacherfolg in Le Mans und den WM-Sieg in der Markenwertung. Es folgten zahlreiche weitere Erfolge, ehe der 962 die Erfolgsserie fortsetzte – anfangs in der IMSA, ab 1985 in der Gruppe C. Zur Erfolgsbilanz trugen etliche Privatteams bei. Sie beteiligten sich zudem an der Weiterentwicklung des Konzepts, das vor 40 Jahren seine Premiere feierte. ■

PORSCHE



PORSCHE

Mit Flachheck: Die drei Le-Mans-Autos in Weissach



PORSCHE

Heimspiel: Jochen Mass im 956 auf dem Norisring



Geschichte geschrieben

Die 50. WM-Saison wird nicht nur durch das Debüt der Hybrid-Boliden in Erinnerung bleiben. Alle drei Hersteller und mit Loeb, Ogier und Tänak auch alle aktiven Weltmeister trugen sich in die Siegerliste ein. Der überragende Akteur war aber Kalle Rovanperä, der mit sechs Saisonsiegen die Titelverteidigung von Toyota fast im Alleingang sicherte und sich zum jüngsten Weltmeister aller Zeiten kürte.

Von: **Reiner Kuhn**

Allen Unkenrufen über die neuen, in Rekordzeit entwickelten Rally1-Boliden zum Trotz, strandete beim Saisonauftakt nicht ein Auto wegen des Elektroantriebs. Zwar haderten auch im weiteren Saisonverlauf Fahrer mit dem 136 PS starken Einheits-Hybrid-Kit, meist aber ließ sich dies mit einem Reset beheben. Noch schneller war die Klage der Fahrer, die neuen Autos seien zu schwer und zu träge, widerlegt – allen voran von den beiden mit 17 WM-Titeln und 15 Monte-Siegen unangefochtenen Topstars Sébastien Loeb und Sébastien Ogier, die sich um den Debütsieg der Hybrid-Ära balgten. Rekordchampion Loeb siegte im Ford Puma und löste mit 47 Jahren, elf Monaten und drei Tagen den Schweden Björn Waldegaard (46, Safari 1990) als ältesten WM-Laufsieger ab.

M-Sport mit teurer Saison

Während Loebs Teamkollege Craig Breen als Dritter den gelungenen Auftakt für die seit 2018 sieglose M-Sport-Riege komplettierte, demonstrierte Adrien Fourmaux mit einem heftigen Salto mit halber Schraube früh die Qualität der neuen Rohrrahmenchassis in Sachen Sicherheit. Leider nicht zum letzten Mal. Kein Werksteam musste mehr der gut eine Million Euro teuren Hightech-Boliden abschreiben als M-Sport. Den Tiefpunkt bildete die Rallye Ypern, als alle drei Ford-Piloten crashten und nicht einen einzigen WM-Zähler holten. Der längst angezählte Fourmaux musste bei den Übersee-Läufen in Neuseeland und Japan zu Hause bleiben. Anders als Teilzeitpilot Loeb konnte auch Breen die in ihn gesetzten Erwartungen nicht erfüllen. Während der Franzose bei jedem seiner vier WM-Starts führte, kam der Ire nach zwei frühen Podestplätzen in der zweiten Saisonhälfte nur noch zweimal in die Top 10. M-Sport bleibt das Schlusslicht in der Hersteller-Wertung.

> **!** Der finale Ritt ist Kalle Rovanperäs Spezialdisziplin. Auf der Powerstage holte der Weltmeister sieben Siege und insgesamt 50 Extrapunkte – mehr als je ein Fahrer zuvor.

Hyundai fehlt Einheit

Konträr die Formkurve von Hyundai. Bei den Koreanern war man beim Auftakt schon froh, drei einsatzfähige Werkswagen an den Start zu bringen. Thierry Neuville holte dank seiner Schrauber-Künste Rang 6, die Teamkollegen Ott Tänak und Oliver Solberg schieden mit malader Technik aus.

Beim fünften WM-Lauf auf Sardinien holte Tänak den ersten Hybrid-Sieg für Hyundai. Und dank Rang 3 durch Teilzeitpilot Dani Sordo zog man in der Hersteller-Wertung an M-Sport vorbei. Trotz anhaltender interner Querelen drehte man in der zweiten Saisonhälfte auf. Tänak bescherte erstmals seit der WM-Rückkehr von Hyundai 2014 den prestigeträchtigen Sieg in Finnland und legte in Belgien nach. Neuville siegte in Griechenland und beim Saisonfinale in Japan. Fünf Siege, vier davon in den letzten sechs Läufen, darunter der erste Dreifacherfolg in Griechenland plus dem Doppelsieg in Japan, sowie insgesamt 13 Podiumsplätze sind die beste Ausbeute seit dem WM-Einstieg.

Umso unverständlicher, dass die Führung in Korea zusah, wie das Team weiter auseinanderdriftete. Das Ausmaß der Zerrüttung zeigte sich im Oktober. Kaum wurde Oliver Solberg nach einer schwierigen Saison kurz nach seinem 21. Geburtstag und Platz 4 in Neuseeland vor die Türe gesetzt, stieg Ex-Champion Tänak vorzeitig aus seinem Vertrag aus und



Hände zum Himmel: Auch zu Beginn der Hybrid-Ära räumt Toyota alle WM-Titel ab

ROESELER

kehrte Hyundai als Vizeweltmeister den Rücken.

Toyota räumt erneut ab

Anders bei Toyota. Jungstar Kalle Rovanperä gewinnt 21 Jahre nach seinem Vater Harri die Rallye Schweden, übernimmt die Tabellenspitze und legt nach dem schnellen Schneetreiben mit den Siegen auf den Asphaltstrecken in Kroatien und den Schotterpisten in Portugal eindrucksvoll nach. Spätestens nach den folgenden Triumphen in Kenia und Estland stellte sich nicht mehr die Frage, ob, sondern nur wann sich der finnische Blondschopf zum jüngsten Weltmeister aller Zeiten küren würde.

Zwei Läufe vor Saisonende war es so weit. Nur einen Tag nach seinem 22. Geburtstag holte er genau 20 Jahre nach Marcus Grönholm die WM-Krone wieder nach Finnland. Einen Lauf später brachte Toyota mit dem ersten Hybrid-Sieg von Teilzeit-Kollege Ogier auch den lange erwarteten Hersteller-Titel unter Dach und Fach. Teamkollege Elfyn Evans musste sich mit vier Podestplätzen begnügen, zwei mehr als der japanische Hoffnungsträger Takamoto Katsuta. ■

STATISTIK ZUR SAISONRÜCKSCHAU

Rallye	Sieger
Monte Carlo (Asphalt/Eis/Schnee)	Loeb/Galmiche (F/F), Ford Puma Rally1
Schweden (Schnee/Eis/Schotter)	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN), Toyota Yaris Rally1
Kroatien (Asphalt)	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN), Toyota Yaris Rally1
Portugal (Schotter)	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN), Toyota Yaris Rally1
Sardinien/Italien (Schotter)	Tänak/Järveoja (EST/EST), Hyundai i20 Rally1
Kenia (Schotter)	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN), Toyota Yaris Rally1
Estland (Schotter)	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN), Toyota Yaris Rally1
Finnland (Schotter)	Tänak/Järveoja (EST/EST), Hyundai i20 Rally1
Belgien (Asphalt)	Tänak/Järveoja (EST/EST), Hyundai i20 Rally1
Griechenland (Schotter)	Neuville/Wydaeghe (B/B), Hyundai i20 Rally1
Neuseeland (Schotter)	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN), Toyota Yaris Rally1
Spanien (Asphalt)	Ogier/Veillas (F/F), Toyota Yaris Rally1
Japan (Asphalt)	Neuville/Wydaeghe (B/B), Hyundai i20 Rally1

BILANZ 2022

Siege 2022

Fahrer: Rovanperä 6, Tänak 3, Neuville 2, Loeb & Ogier je 1.
Hersteller: Toyota 7, Hyundai 5, M-Sport Ford 1.

WP-Bestzeiten 2022

1. Rovanperä 70; **2.** Tänak 43; **3.** Neuville 35; **4.** Evans 32; **5.** Ogier 26; **6.** Lappi & Loeb je 14; **8.** Breen 10; **9.** Sordo 5; **10.** Loubet 3; **11.** Greensmith & Fourmaux je 2; **13.** Katsuta 1 ...

WM-Endstand Fahrer 2022

1. Rovanperä (Toyota) 255 Punkte; **2.** Tänak (Hyundai) 205; **3.** Neuville (Hyundai) 193; **4.** Evans (Toyota) 134; **5.** Katsuta (Toyota) 116; **6.** Ogier (Toyota) 97; **7.** Breen (Ford) 84; **8.** Sordo (Hyundai) 59; **9.** Lappi (Toyota) 58; **10.** Greensmith (Ford) 44; **11.** Loeb (Ford) 35; **12.** Solberg (Hyundai) 33; **13.** Loubet (Ford) 31; **14.** Mikkelsen (Skoda) 25; **15.** Lindholm (Skoda) 16; **16.** Fourmaux (Ford) 13; **17.** Gryazin (Skoda) 12; **18.** Rossel (Citroën) 11 ...

WM-Endstand Hersteller 2022

1. Toyota 525 Punkte, **2.** Hyundai 455, **3.** M-Sport Ford 257.



MCKLEIN

Besser als sein Ruf: Der Einheits-Hybrid-Kit der neuen Rally1-Boliden



ROESELER

Einer der Gewinner: Rekord-Champion Loeb feierte ersten Hybrid-Sieg



ROESELER

Einer der Verlierer: Jungstar Solberg ist nach schwieriger Saison draußen



ROESELER

Alle nass gemacht: Die Weltmeister Rovanperä/Halttunen im Toyota Yaris



ROESELER

Drei Siege zum Abschied: Tänak kehrt Hyundai vorzeitig den Rücken



ROESELER

Viel Schrott: Die M-Sport-Fahrer arbeiteten mehrere Ford Puma Rally1 auf


Hoffen auf einen goldenen Herbst: Die Welt-Elite kommt in den Bayerischen Wald

HONZA FRONEK

WM-Kalender 2023

Ende Oktober nach Bayern

Sieben Wochen vor dem Saisonbeginn steht der WM-Kalender 2023. Während Deutschland wieder auf dem Tourplan steht, bleibt Saudi-Arabien ein weiteres Jahr außen vor.

Von: **Reiner Kuhn**

Obwohl der WM-Kalender für 2023 schon Ende September die Runde machte, segnete ihn der FIA-Weltrat erst Ende November ab. Für die Verzögerung soll nicht das Gerangel um den europäischen Asphaltlauf im Oktober verantwortlich gewesen sein. Auch wenn man beim ADAC und seinen Partnern in Tschechien und Österreich nach schwachem Testlauf bei der Drei-Städte-Rallye bis zur finalen Bestätigung des FIA-Weltrats zitterte, hatte man sich mit dem neuen Drei-Länder-Konzept längst gegen die heftig wehrenden Spaniern durchgesetzt. Gestartet wird die völlig neu konzipierte Rallye Zentraleuropa in Prag. Nach den Freitagsprüfungen in Tschechien geht es Samstag und Sonntag durch Südbayern und Österreich – mit Dreh- und Angelpunkt in Passau.

Für die späte Bestätigung des WM-Kalenders durch den FIA-Weltrat sollen vielmehr die zähen und immer wieder stockenden Verhandlungen mit den Organisatoren in Saudi-Arabien schuld gewesen sein. Um alle offenen Fragen zu klären, will man sich nun mehr Zeit geben und den fürs Frühjahr geplanten Testlauf abwarten, um dann ab 2024 mit der WM erstmals auch im Mittleren Osten zu gastieren.

So bleibt es 2023 erneut bei 13 Läufen. Wie gewohnt startet die neue WM-Saison mit der Rallye Monte Carlo und dem anschließenden Ausflug ins verschneite Schweden, bevor Mexiko nach dem Ende der weltweiten Corona-Pandemie sein Comeback in der Top-Liga feiert. Es folgen wie in dieser Saison die WM-Läufe in Kroatien, Portugal, Italien, Kenia, Estland, Finnland und Griechenland, ehe mit Chile auch einem südamerikanischen Veranstalter die Rückkehr gelingt. Zum Abschluss folgen die neue Rallye Zentraleuropa und zum Saisonende wie in diesem Jahr die ebenfalls auf Festbelag ausgetragene Rallye Japan. ■

WM-KALENDER 2023

19. – 22. 1.	Monte Carlo (Eis, Asphalt)
9. – 12. 2.	Schweden (Schnee)
16. – 19. 3.	Mexiko (Schotter)
20. – 23. 4.	Kroatien (Asphalt)
11. – 14. 5.	Portugal (Schotter)
1. – 4. 6.	Italien (Schotter)
22. – 25. 6.	Kenia (Schotter)
20. – 23. 7.	Estland (Schotter)
3. – 6. 8.	Finnland (Schotter)
7. – 10. 9.	Griechenland (Schotter)
28. – 1. 10.	Chile (Schotter)
26. – 29. 10.	Zentraleuropa (Asphalt)
16. – 19. 11.	Japan (Asphalt)

EM-Kalender 2023

Neues Sommer-Highlight in Schweden

In der kontinentalen Topserie bleibt es bei je vier Schotter- und Asphaltläufen. Doch neben der Rückkehr nach Ungarn steht erstmals eine Schotter-Rallye in Schweden auf dem Programm.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Rallye-EM ist nicht ohne Grund die bedeutendste kontinentale Meisterschaft“, sagte Rallye-EM-Manager Iain Campbell im Sommer und versprach: „Wir werden an der Grundausrichtung festhalten und das bestehende Konzept weiterentwickeln.“ Zu diesem Zeitpunkt war schon klar, dass man künftig auf den kostenintensiven Trip auf die Azoren verzichten wird. Verworfen wurde auch der gemeinsame Auftritt mit der FIA-Meisterschaft des Mittleren Ostens auf Zypern. Dagegen wurde noch im Oktober mit den Veranstaltern der rumänischen Rallye Cluj und der italienischen Rallye di Alba verhandelt und eine Aufstockung auf neun EM-Läufe favorisiert, um damit das Geschäftsmodell auszubauen.

Am Ende blieb es bei der ausgewogenen Zusammenstellung von jeweils vier Schotter- und genauso vielen Asphaltläufen. Los geht es erneut auf den portugiesischen Schotterpisten rund um Fafe. Auch der folgende Asphaltritt auf Gran Canaria sowie die ultraschnellen Schotterrallyes in Polen und Lettland sind bekannte EM-Größen. Anfang Juni dann das neue Highlight: Die „Königliche Rallye von Skandinavien“ wird im Juni auf jenen Strecken ausgefahren, die bis 2020 die Basis des schwedischen WM-Laufes bildeten. „Jeder Rallye-Fan kennt die Pisten im Schnee, aber im Sommer wieder in Värmland zu sein, bringt ein völlig neues Element in den Kalender“, freut sich Campbell.



NICO MEYER

Echte Brocken: Drei der vier Schotterläufe zählen zu den schnellsten der Welt

Danach folgen die beiden Asphalt-Klassiker rund um die italienische Hauptstadt Rom sowie dem tschechischen Zlin und nach einer wegen Organisationsmängel von der FIA verordneten einjährigen Zwangspause die Rallye Ungarn in der nordöstlichen Zemplén-Bergregion. ■

EM-KALENDER 2023

11. – 12. 3.	Portugal (Fafe)
5. – 6. 5.	Spanien (Kanaren)
20. – 21. 5.	Polen (Mikolajki)
17. – 18. 6.	Lettland (Liepaja)
7. – 08. 7.	Schweden (Värmland)
29. – 30. 7.	Italien (Rom)
19. – 20. 8.	Tschechien (Zlin)
7. – 8. 10.	Ungarn (Nyregyhaza)

MCKLEIN

Zurücktreten von der Bahnsteigkante: Für Walter Röhrl endet die RAC als Zugpassagier

12 Uhr 53 ab York Station

Ein WM-Finale ohne die aktuelle Nummer 1? Die britischen Medien sind entsetzt: Walter Röhrl ist schon vor dem RAC-Start wieder gen Heimat unterwegs. Aber auch ohne den neuen Weltmeister wird der Showdown zwischen Audi und Opel zum Thriller. Der Deutsche Meister Harald Demuth spielt im Quattro eine starke Rolle.

Von: **Dirk Johae**

Neben dem Großaufgebot von Audi und Opel wirken die übrigen Teams dieser RAC-Rallye wie Statisten. Die beiden deutschen Werke kämpfen beim WM-Finale auf der britischen Insel noch um den Sieg in der Markenwertung. Audi hat eine Festung aus insgesamt sechs Quattros errichtet. Neben den Stammfahrern Hannu Mikkola und Michèle Mouton sollen Harald Demuth, John Buffum, Malcolm Wilson und Lasse Lampi den Titel als Heiligen Gral sichern. Ein übertrieben wirkender Aufwand, um einen für den Titel nötigen fünften Gesamtplatz zu sichern. Aber die Enttäuschung über den Verlust des Fahrer-Titels bei der Rallye Elfenbeinküste sitzt noch tief. Statt der Konzentration auf die dortige Favoritin Michèle Mouton zählt jetzt Schwarm-Intelligenz.

Ausrutscher

Opel wirkt mit seinem Hecktriebler auf den matschigen Rutschbahnen wie ein Scharfschütze mit durchnässter Munition. Neben dem bereits als Weltmeister feststehenden Walter Röhrl und Jungstar Henri Toivonen holt Team Rüsselsheim den Vorjahresweltmeister Ari Vatanen, zugleich RAC-Gewinner 1981, ins Ascona-400-Cockpit. Dazu kommen der britische Champion Jimmy McRae und Björn Johansson. Die Hauptrolle reißt aber Opel-Teamchef Tony Fall an sich. Am Tag vor dem Start schmeißt er seinen Weltmeister raus.

Walter Röhrl ist am Vorabend nicht bei der Weltmeister-Party von Vauxhall erschienen. Er hatte allerdings gar keine Einladung erhalten. Bei der Pressekonferenz der Teammanager macht Tony Fall eine sehr unglückliche Figur. Er wiederholt die Begründung



MCKLEIN

Auf und davon: Mikkola/Hertz fahren in einer eigenen Liga



MCKLEIN

Bis zum Ausritt auf Podiumskurs: Demuth/Daniels im Quattro

für den Rauswurf, Röhrl sei nicht motiviert. Dessen künftiger Teamchef Cesare Fiorio äußert dagegen mit Blick auf 1983: „Er ist für uns vier Jahre gefahren. Wir hatten kein Problem mit ihm und werden keines haben.“ Walter Röhrl hat bereits seine Rückkehr zu den Italienern besiegelt.

Vorteil Quattro

Tony Fall ordert Jochi Kleint für Röhrl nach York, dem Start- und Zielort der diesjährigen RAC-Rallye. Aber im Kopf spukt ihm die Frage herum, wie denn wohl die Stimmung in Deutschland sei. Dem Konkurrenten Audi spielt die Schmierenkomödie in die Karten. Hannu Mikkola und Beifahrer Arne Hertz pirschen so souverän durch den britischen Forst, als wäre es ihr vertrautes Heimatrevier.

Schon auf der ersten von drei Etappen setzt sich Mikkola vom Feld ab. Sein Puffer auf den Zweiten nach der Schleife York–Wales–York (36 WPs über 301 Kilometer): 3,41 Minuten. Zur gleichen Zeit weisen die Opel-Reihen bereits große Lücken auf: Vatanen/Harryman und Kleint/Wanger sind nach Unfall draußen, McRae/Grindrod sind ebenfalls nach einem Unfall zurückgefallen.

! Die Übermacht der Audi Quattro in der WM-Saison 1982 belegt die Statistik: 263 WP-Bestzeiten gehen auf das Konto der Allradler. Erfolgreichstes Team: Mikkola/Hertz mit 94 Bestzeiten.

Die Audi-Aufstellung gerät vorübergehend in Unordnung, als Markku Alén im Lancia seinem Landsmann Mikkola in der walisischen Nacht die Führung klaut. Er demonstriert damit die Möglichkeiten des Gruppe-B-Hecktrieblers, scheitert aber an Problemen mit der Zündelektrik. Alén/Kivimäki rutschen bis zum Ziel auf den vierten Platz ab.

Er behauptet sich jedoch vor Harald Demuth und seinem britischen Beifahrer John Daniels im Audi. Der Deutsche Meister wird als die Überraschung der Rallye gefeiert. „Fünf Sterne seien hier als höchste Auszeichnung an ihn vergeben“, intoniert sport auto-Reporter Arno Schmitt seine Lobeshymne. Er sieht den Bayern hier auf einer Stufe mit Mikkola und Vatanen.

Zu Beginn der zweiten Etappe, die von York nach Schottland führt, liegt Harald Demuth auf dem zweiten Platz, hat Henri Toivonen auf den dritten Rang verdrängt. Doch Demuth bleibt vorsichtig: „Ich konnte die Rallye in Schottland nicht gewinnen, sondern nur verlieren“, erinnert er sich 40 Jahre später. Zeitweise einsetzender Schneefall macht die Bedingungen noch schwieriger. Doch er ahnt, dass es bei der Rallye diese eine Kurve geben wird, in der es ihn erwischt. Schmunzelnd meint er: „Es hat aber erstaunlich lange gedauert.“

Vertraute Farben

Es passiert auf der WP 53 „Greystoke“. Der Quattro schießt ins Aus, und das Team verliert insgesamt exakt 6,21 Minuten bis ins Ziel der lediglich knapp fünf Kilometer langen Prüfung. Zwar ist der Audi unversehrt, aber es geht zurück auf den sechsten Platz im Gesamtklassement. Das Auto hört auf das interne Audi-Kürzel R28. Es ist das Exemplar, mit dem Stig Blomqvist unter anderem Anfang Oktober die Rallye San Remo gewonnen hat. Demuth hatte sein Stammauto in Italien „etwas onduliert“. Sein RAC-Leihwagen wird eigens mit der gewohnten schwarz-rot-gelben Lackierung versehen. „Das hat mich gerührt, weil sich damit die Wertschätzung gezeigt hat“, betont der deutsche Quattro-Pilot im Rückblick.



MOTORSPORT IMAGES

Maximum Attack: Alén liegt im Gruppe-B-Lancia zeitweise in Führung



MCKLEIN

Sechs WP-Bestzeiten: Deutscher Meister Harald Demuth



MOTORSPORT IMAGES

Unglaublich: Toivonen/Gallagher verpassen um neun Sekunden Platz 2

Nach seinem Ausrutscher fährt Harald Demuth mit einer ordentlichen Portion Wut im Bauch Spitzenzeiten. Gleich in der folgenden Prüfung markiert er parallel mit Henri Toivonen die zweitbeste Zeit, die beiden WPs von Grisedale beendet er als Schnellster – trotz kalter Reifen im zweiten Durchgang. Seinen warm gefahrenen Satz bekommt Michèle Mouton. Das Audi-Team nutzt dabei die Möglichkeit, dass jedes Team seine Einfahrt in die Prüfung frei wählen kann. „Als wir aus der ersten Prüfung kamen, stand Michèles Auto schon aufgebockt ohne Räder da“, erzählt Demuth. Beim Expresswechsel spendet er planmäßig seine betriebswarmen Pneus für Mouton/Pons. Für sie geht es um den zweiten Platz vor dem schnellsten Opel. Audi will den Erfolg in der Marken-WM mit einem Doppelsieg krönen.

Aber Henri Toivonen und Fred Gallagher halten dagegen. Erst in der letzten Prüfung fällt die Entscheidung: Nach 716 WP-Kilometern werden Mouton/Pons mit nur neun Sekunden Vorsprung Zweite. Auf Mikkola/Hertz fehlen ihnen jedoch nach verhaltenem Anfang über vier Minuten. Die souveräne Vorstellung der Skandinavier mit 26 Bestzeiten ist nach vielen Problemen erst ihr zweiter Saisonsieg.

Fun Fact: Wären die beiden Top-Quattros noch kurz vor Schluss ausgefallen, hätte auch das Resultat von Demuth/Daniels für den Gewinn der Marken-WM ausgereicht. Mit der Bestzeit in der letzten WP auf der Motorrad-Rennstrecke „Oliver’s Mount“, ihrer insgesamt sechsten, setzen sie den Schlusspunkt. ■



Meisterlich: Mikel Azcona lässt sich als letzter WTCR-Champion feiern

Der letzte König

Mit den Flutlicht-Rennen in Jeddah und zwei Audi-Siegen ging die nur fünfjährige Ära der WTCR zu Ende. Meister wurde wie erwartet Mikel Azcona (Hyundai), um den Vizetitel wurde es aber noch mal eng.

Von: **Michael Bräutigam**

An einen wirklichen Showdown um die Meisterschaft glaubte niemand mehr. Azcona reiste mit 60 Punkten Vorsprung an, was bedeutete, dass Néstor Girolami (Münnich-Honda) im Qualifying bereits Punkte auf den Spanier hätte gutmachen müssen. Doch ähnlich wie in Bahrain war Honda wieder sowohl mit den vollen 40 kg Zusatzgewicht als auch mit dem wenig entgegenkommenden Strecken-Layout gestraft. Während zwei Wochen zuvor zumindest noch ein paar technische Abschnitte dabei waren, in denen die Honda Zeit gutmachen konnten, war die auf 3,45 km verkürzte Variante des F1-Kurses von Jeddah im Prinzip eine Stop- and Go-Strecke – denkbar schlecht für den topspeedschwachen Honda.

Als Girolami erwartungsgemäß nach dem Q2 scheiterte und außerhalb der kombinierten Top 5 der Quali-Rundenzeiten lag, war klar, dass er keine Punkte holen und damit natürlich auch nicht aufholen würde. Azcona war mit seinem Q3-Einzug dagegen am Ziel der Träume angelangt: Noch vor dem Einzelzeitfahren wurde ihm durchgefunkt, dass er Meister ist. Ein kurzer Jubel, dann Fokus aufs Q3 – und nachdem Startplatz 3 eingesackt war, konnte der Spanier seiner Freude freien Lauf lassen.

Kampf um Vizetitel

„Dafür habe ich im Prinzip mein ganzes Leben gearbeitet. Danke an Mama und Papa, meine Freundin und alle anderen, die mich unterstützen", war der 26-Jährige im anschließenden Interview dann schon wieder gefasster. „Im letzten Jahr und in der letzten Saison Meister zu werden, ist sehr besonders. Selbst mit 60 Punkten Vorsprung ist man nervös, man will ja die Meisterschaft, man möchte nicht Zweiter werden."

> „Im letzten Jahr Meister zu werden, ist sehr besonders. Selbst mit 60 Punkten Vorsprung ist man nervös."
>
> WTCR-Champion Mikel Azcona

Nachdem der Titel am Samstag also schon vergeben war, ging es aber um genau diesen zweiten Platz am Sonntag. Mit 27 Punkten zwischen Girolami und Nathanaël Berthon (Comtoyou-Audi) war hier nämlich nur scheinbare Sicherheit für den Argentinier gegeben. Denn während der Franzose sich die Pole-Position gesichert und damit den Rückstand ohnehin schon von 37 Punkten auf den neuen Abstand verkürzt hatte, musste Girolami letztlich sogar von ganz hinten in beide Rennen starten. Grund: Beim verzweifelten Versuch, doch noch ins Q3 zu kommen, nahm man zu wenig Sprit mit.

Also war in der Münnich-Box und natürlich auch im Cockpit Zittern angesagt, denn in den Rennen zeigte sich die Zwei-Klassen-Gesellschaft zwischen Audi/Hyundai und dem Rest noch deutlicher als im Qualifying. Während die RS3 und Elantra vorne wegzogen, tat zunächst Esteban Guerrieri im zweiten Münnich-Honda alles dafür, um Rückkehrer Rob Huff im Zengo-Cupra hinter sich zu halten. Als der Brite vorbeizog, ließ Guerrieri auch Girolami durch, was diesem einen zusätzlichen Punkt bescherte. Berthon holte sich derweil seinen zweiten Saisonsieg und verkürzte damit den Rückstand auf fünf Punkte.

Berthon riskiert zu viel

Auch das zweite Rennen war nicht von Honda-Glück geprägt. Zwar hatten Attila Tassi im Engstler-Civic und Guerrieri dank Reversed Grid eine frühe Doppelführung, doch erst verbremste sich Guerrieri beim Angriff auf Tassi und kreiselte sich raus. Und kurz danach wurde Tassi vom Drittplatzierten (!) Franco Girolami torpediert, der

eigentlich Nicky Catsburg (BRC-Hyundai) angegriffen hatte. Damit waren die Top 3 raus.

Doch auch Berthon blieb glücklos, weil er sich fast die gesamte Renndistanz die Zähne am Huff-Cupra ausbiss. Zwei Plätze dahinter lag Girolami auf Kurs zum Vizetitel. Also setzte Berthon kurz vor Schluss noch mal zum Angriff an, verschätzte sich aber, touchierte Huff und riss sich das rechte Vorderrad ab. Berthon strandete und löste damit eine Safety-Car-Phase aus, die bis zum Rennende anhielt.

Gilles Magnus, der vom frühen Scharmützel im Vorderfeld profitierte, holte seinen dritten Saisonerfolg vor der großen Überraschung des Tages, Gaststarter Viktor Davidovski in einem weiteren Comtoyou-Audi. Der Nordmazedonier ist zwar aus dem Bergrennsport hochdekoriert, doch im Duell gegen den neuen Champion um P2 zeigte der 42-Jährige auch seine Zweikampf-Fähigkeiten.

Der Zweikampf um den Vizetitel ging derweil also zugunsten von Girolami aus, der entsprechend erleichtert war. „Mehr als Platz 2 in der Meisterschaft war leider nicht drin. Aber wenigstens ist diesmal alles für uns gelaufen“, so der Argentinier.

Kein FIA-Prädikat mehr

Norbert Michelisz bestätigte seine starke Spätform mit einem zweiten und einem vierten Platz, schob sich noch auf P4 der Tabelle und darf gemeinsam mit Azcona sowie der BRC Squadra Corse auch die Teammeisterschaft feiern. Die italienische Truppe rund um Gabriele Rizzo und Gabriele Tarquini hat in drei der fünf WTCR-Saisons den Meister gestellt: 2018 Tarquini, 2019 Michelisz und 2022 Azcona.

Mit keinem Wort wurden derweil die Titel durch Cyan Racing und Lynk & Co erwähnt. Deren Abgang zur Mitte der Saison hatte den zwar drohenden, aber noch schleichenden Tod der WTCR sicher beschleunigt. Für nächstes Jahr gibt es also keine TCR-Serie mit FIA-Prädikat mehr. Für die World Tour und ein Weltfinale stehen die Vorzeichen aber gar nicht schlecht. ■



WTCR

Platz 2 verteidigt: Néstor Girolami durfte sich über den Vizetitel freuen



WTCR

Knalleffekt: Franco Girolami (#72) reißt die Top 3 aus Lauf zwei raus

NACHRICHTEN

REGEN NACH DREI JAHREN

Rund drei Jahre lang hatte man in Jeddah keinen Regen – dann kam die WTCR. Am Donnerstag vor dem Finale regnete es so stark wie noch nie zuvor, die Straßen waren knietief überflutet. Der Streckenbetreiber mobilisierte anschließend alle verfügbaren Kräfte, um den Kurs wieder befahrbar zu machen und vom Unrat der Wassermassen zu befreien. Am Wochenende war nichts mehr von den Überschwemmungen zu sehen.

VERSCHIEBUNG DANK WM

Falls in ferner Zukunft wirklich jemand die Fußball-WM in Katar vergessen haben sollte: Ja, es wurde tatsächlich mal im November/Dezember um den WM-Pokal gekickt. Das hatte auch Auswirkungen auf den WTCR-Zeitplan. Das Gruppenspiel Polen gegen Saudi-Arabien sorgte dafür, dass das FP2 vorgezogen wurde, damit es keine Überschneidung gab. Nicht verschoben wurde dagegen das zweite Rennen, das parallel zur ersten Halbzeit des Spiels Deutschland gegen Spanien lief.

CORONEL MACHT WEITER

Auch nach 33 Jahren im Motorsport ist Tom Coronel kein bisschen müde. In Jeddah holte der 50-Jährige sogar noch mal einen Podestplatz und kündigte danach an: „Mental bin ich 25, und ich fühle mich auch wie 25. Also keine Sorge, ich komme zurück!“ Das klingt stark danach, dass er im kommenden Jahr die TCR World Tour bestreiten will.

JEDDAH (KSA), 1. RENNEN

15. von 16 Läufen, 28 Runden à 3,450 km (15 gestartet, 14 gewertet)

1.	Nathanaël Berthon (F), Comtoyou DHL	Audi	37.02,491 min
2.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 1,869 s
3.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 4,573 s
4.	Franco Girolami (RA), Comtoyou Audi Sport	Audi	+ 5,758 s
5.	Gilles Magnus (B), Comtoyou Audi Sport	Audi	+ 9,430 s
6.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 10,054 s
7.	Nicky Catsburg (NL), BRC Racing Team (Gast)	Hyundai	+ 15,311 s
8.	Viktor Davidovski (NMK), Comtoyou Racing (Gast)	Audi	+ 15,616 s
9.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	+ 16,576 s
10.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 28,840 s

Schnellste Runde: 1.17,052 min (Berthon)

JEDDAH (KSA), 2. RENNEN

16. von 16 Läufen, 22 Runden à 3,450 km (15 gestartet, 11 gewertet)

1.	Gilles Magnus (B), Comtoyou Audi Sport	Audi	32.55,427 min
2.	Viktor Davidovski (NMK), Comtoyou Racing (Gast)	Audi	+ 0,464 s
3.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 0,932 s
4.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 1,314 s
5.	Rob Huff (GB), Zengo Motorsport	Cupra	+ 1,570 s
6.	Tom Coronel (NL), Comtoyou DHL	Audi	+ 1,788 s
7.	Dániel Nagy (H), Zengo Motorsport	Cupra	+ 2,217 s
8.	Néstor Girolami (RA), ALL-INKL.COM Münnich	Honda	+ 3,030 s
9.	Tiago Monteiro (P), Liqui Moly Team Engstler	Honda	+ 3,677 s
10.	Ahmed Bin Khanen (KSA), Comtoyou Racing (Gast)	Audi	+ 5,057 s

Schnellste Runde: 1,16,986 min (Magnus)

ENDSTAND FAHRER

1.	Azcona	337 Punkte
2.	N. Girolami	254
3.	Berthon	240
4.	Michelisz	222
5.	Magnus	210
6.	Huff	210
7.	Guerrieri	149
8.	Urrutia	137
9.	Ehrlacher	133
10.	Coronel	115

ENDSTAND TEAMS

1.	BRC Squadra Corse	559 Punkte
2.	ALL-INKL.COM Münnich	403
3.	Comtoyou DHL	355
4.	Comtoyou Audi Sport	338

ENDSTAND TROPHY

1.	Huff	139 Punkte
2.	Coronel	108
3.	Bennani	91

Wie geschnitten Brot

Mit seinem zweiten Cup-Titel trug sich Joey Logano (32) in diesem Jahr in die Liste der Multi-Champions im NASCAR-Oberhaus ein. Wir stellen den Penske-Ford-Piloten vor.

Von: **Michael Bräutigam**

Joseph Thomas Logano, wie „Joey" mit vollem Namen heißt, war wie viele Cup-Piloten schon in jungen Jahren ein Überflieger. Noch bevor er zehn Jahre alt war, hatte er im Nordosten sowie nach einem Umzug nach Georgia mehr als ein halbes Dutzend Titel gesammelt. Danach ging es zu den Late Models, wo er weitere Erfolge einfuhr. Als Logano 15 Jahre alt war, wurde dann Cup-Veteran Mark Martin als erster Prominenter auf den Nachwuchs-Fahrer aufmerksam. „Ich bin mir absolut sicher, dass er einer der größten NASCAR-Fahrer aller Zeiten werden kann", prognostizierte der damals noch aktive Cup-Pilot.

Drei Jahre später war Logano endlich alt genug, um in der damaligen Nationwide (heute Xfinity) Series mitten in der Saison einzusteigen. Bereits im dritten Rennen gab es den ersten Sieg für den gerade Volljährigen, der mittlerweile bei Joe Gibbs Racing das passende Umfeld gefunden hatte, um sich zu entwickeln.

2009 gab der „Coach" ihm direkt die Chance, Vollzeit in den Cup aufzusteigen, in der Premierensaison gab es für den 19-Jährigen einen Sieg und den Titel „Rookie of the Year". Seinen Spitznamen hatte er zu dieser Zeit auch schon weg: „Sliced Bread" – denn er sei laut Namensgeber Randy LaJoie das Beste, seit geschnittenes Brot erfunden wurde.

Auch wenn die Cup-Karriere in den weiteren drei Gibbs-Jahren nicht zur großen Erfolgsstory wurde, gab es weiterhin Leute, die an den mittlerweile in North Carolina wohnhaften Youngster glaubten. So wie Brad Keselowski, der 2012 nicht nur Cup-Meister wurde, sondern auf dem Weg zum Titel auch bei seinem Teamchef Roger Penske viel Werbung für den nur scheinbar strauchelnden Nachwuchsfahrer machte.

NASCAR

Mit Penske zum Erfolg

Tatsächlich nahm der „Captain" Logano für 2013 unter Vertrag, der das Vertrauen gleich zurückzahlte. In einer von viel Konstanz geprägten Saison gab es einen Sieg und Endrang 8. Ein Jahr später, 2014, reichte es dann sogar zur Teilnahme am Finalrennen, ein verkorkster Stopp kostete jedoch den möglichen Titel.

Zwei Jahre später ging der zweite Final-Anlauf ebenfalls in die Hose. Eine Kollision mit Carl Edwards sorgte 2016 „nur" für die Vizemeisterschaft hinter Jimmie Johnson. Beim dritten Anlauf 2018 lief dann endlich alles glatt. Zwar rempelte er sich – wie es manchmal seine Gangart ist – ins Finale, doch da machte er alles richtig und gewann den ersten Titel.

Das zweite Meister-Jahr 2022 lief ganz ähnlich wie 2018: In der Regular Season gab es wenig zu feiern, aber genug für den Einzug in die Playoffs – wo er dann mit zwei Siegen noch mal richtig aufdrehte und triumphierte. Dass er mit den Next-Gen-Autos generell recht gut zurechtkommen würde, deutete sich schon bei deren Premiere an, denn Logano konnte den „Clash" in Los Angeles für sich entscheiden.

Nach mittlerweile zehn Saisons mit Penske und mit einem erst in diesem Jahr verlängerten, mehrjährigen Vertrag in der Tasche, ist schwer davon auszugehen, dass Logano auch zukünftig zu den Titelanwärtern zählt. Zu den insgesamt 29 Cup-Laufsiegen, die Logano in seiner Penske-Zeit bereits sammeln konnte, zählt auch das Daytona 500, in dem er 2015 triumphierte.

Neben seinem sportlichen hat der an kreisrundem Haarausfall erkrankte Logano ein umfassendes soziales Engagement, das weit über das vieler seiner Mitfahrer hinausgeht. Er setzt sich mit seiner Stiftung seit 2013 für die Förderung benachteiligter Kinder ein und konnte dafür bereits über 4,5 Millionen Dollar sammeln.

Auch privat hat sich Logano, der italienische Vorfahren väterlicherseits hat, die Nachwuchsförderung offensichtlich auf die Fahnen geschrieben. Mit seiner Kindheits-Liebe Brittany, mit der er seit Dezember 2014 verheiratet ist, hat er drei Sprösslinge: die Söhne Hudson Joseph (2018) und Jameson Jett (2020) sowie Tochter Emilia Love (2022). ■



Joey Logano

Geburtstag: 24.05.1990
Geburtsort: Middletown, CT
Herkunftsland: USA

KARRIERE-HIGHLIGHTS
ab 1996: Motorsport-Einstieg und Nachwuchs-Klassen
2008–2019: Sporadische Xfinity-Starts (30 Siege)
2009: Erste volle Cup-Saison, Rookie of the Year
2015: Sieger Daytona 500
2018: Meister Cup Series
2022: Meister Cup Series
insgesamt 31 Cup-Siege



NASCAR

Der Meister-Burnout: Logano nach seinem zweiten Titelgewinn in Phoenix



Das Saisonfinale in Adelaide markiert auch den Abschied der Marke Holden

RED BULL

Supercars

Der endgültige Abschied

Die Marke Holden ist schon seit zwei Jahren tot. Am kommenden Wochenende hat sie ihren letzten Auftritt bei den Supercars. Die Serie verabschiedet sich in Adelaide auch von der aktuellen Auto-Generation.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Rückkehr auf den ehemaligen F1-Kurs ist im Prinzip eine Abschiedstournee. Der Kampf um die Fahrermeisterschaft ist längst zugunsten von Shane van Gisbergen entschieden, der damit Holden zum Abschied noch mal einen Titel beschert. Das Triple-Eight-Team hat dabei neben der Fahrer- auch schon so gut wie die Teamwertung für sich entschieden.

Außer „888“ wird auch Walkinshaw Andretti United als ehemalige Holden-Werkstruppe mit besonderen Fahrzeugdesigns antreten, um sich von der uraustralischen Marke zu verabschieden. Die produziert schon seit 2017 keine Autos mehr, der aktuelle Commodore ist ein Opel Insignia mit anderem Logo. Ende 2020 war die Marke dann von GM endgültig geschlossen worden. Die Markenbindung ist jedoch nach wie vor hoch. In der ATCC bzw. den Supercars hat man über 600 Siege eingefahren. Klar, dass dieser Abschied schwerfällt.

Gen3-Start im März

Doch nach dem De-facto-Ende der Automobilindustrie in Australien richtet sich der Blick längst nach vorn. Denn nicht nur von Holden, sondern auch von den Gen2-Autos wird Abschied genommen. Bevor Einwände kommen: Ja, in der „Super 2“ wird der Commodore auch weiterhin als Gebrauchtfahrzeug eingesetzt, aber eben nicht mehr in der ersten australischen Liga.

Die schon für 2022 geplante Einführung der Gen3-Autos hat sich auf 2023 verschoben und ist damit längst überfällig. Ab kommender Saison fahren dann der neue Ford Mustang und der Chevrolet Camaro gegeneinander – zumindest optisch, denn abgesehen von einer äußerlich größeren Seriennähe bleibt das Prinzip der Rohrrahmenchassis erhalten. Seit letzter Woche ist auch der Kalender bekannt. Rennpremiere für die Gen3-Fahrzeuge ist demnach am 11./12. März in Newcastle. ■

BTCC

Familien-Austritt

Die Familie Morgan hat mit ihrem Ciceley-Team die BTCC in den letzten Jahren oft aufgemischt. Nun wechselt man in den historischen Motorsport.

Kaum ein Team hat aus weniger mehr gemacht. Und mit kaum jemandem hat sich das gesamte BTCC-Fahrerlager mehr gefreut, wenn sie mal ganz oben standen. Nach insgesamt zehn Saisons in der britischen Top-Serie steigt Ciceley Motorsport rund um Teamchef Russell Morgan und Sohn Adam aus und wird sich der historischen Rennerei widmen.

Das anfangs aus der heimischen Garage geführte Team holte sich in einer der härtesten Rennserien der Welt zwölf Siege (davon elf durch Adam Morgan), 39 Podestplätze und 15 schnellste Rennrunden. 2022 konnte man mit von WSR eingekauften BMW 330e gleich zwei Siege feiern: Adam Morgan gewann in Thruxton, George Gable zwei Monate später in Knockhill. Ob Adam Morgan der BTCC erhalten bleibt, ist noch unklar. ■ MBR



BTCC

Nach zehn Jahren ist Schluss: Ciceley Motorsport steigt aus der BTCC aus

TCR Dänemark

Einmal in Schweden

Der Rennkalender der TCR Dänemark führt das Feld einmal nach Schweden – und einmal ganz nah an Deutschland heran.

Damit haben sowohl Mike Halder als auch sein schwedisches Team TPR Motorsport je eine Art Heimrennen. Die Truppe von Toni Persic hat ihren Heimat-Auftritt am 8./9. Juli, wenn auf dem kurzen, aber sehr knackigen Kurs von Falkenberg gefahren wird. Halder hat am Wochenende des 16. September die kürzeste Anreise, dann stehen die Rennen in Padborg Park nur wenige Kilometer hinter der deutsch-dänischen Grenze an. Für viele norddeutsche Tourenwagen-Fans ist die Anreise dorthin also kürzer als nach Oschersleben und Co.

Ansonsten wird zum Auftakt, mittendrin sowie beim Finale dreimal auf dem Jyllandsringen (Jütlandring), knapp zwei Stunden hinter der Grenze, gefahren. Komplettiert wird der Kalender von Rennen auf dem Ring Djursland – noch mal 30 Minuten weiter – sowie auf dem Straßenkurs der Hauptstadt Kopenhagen. ■ MBR



TCR DÄNEMARK

Mike Halder blieb 2022 im Padborg Park sieglos – kann er 2023 gewinnen?



Snetterton Circuit

Im Wandel der Zeit

Vor einigen Jahrzehnten ließen sich große Namen wie Jim Clark, Jochen Rindt und Jack Brabham in die Siegerlisten bei F1- oder F2-Rennen in Snetterton eintragen. Wir haben die Strecke besucht und geschaut, wie viel vom alten Geist noch erhalten ist.

Von: **Michael Bräutigam**

In mehr als 30 Jahren wächst Gras über viele Sachen. So auch über die „Norwich Straight" des Ur-Kurses von Snetterton, benannt nach einem kleinen Dorf unweit der Strecke. Der Name klingt nur zufällig wie ein Maschinengewehr, tatsächlich war auf dem Gelände aber ab 1943 für fünfeinhalb Jahre ein Militärflugplatz beheimatet – erst für die britischen, dann für die amerikanischen Streitkräfte. Nachdem dieser schloss und das Areal zurück an den Besitzer ging, blieb es zunächst ungenutzt. Als Oliver Sear und Dudley Coram den Grundbesitzer Fred Riches kontaktierten, ob man nicht mit den anderen Mitgliedern des Aston-Martin-Clubs ein bisschen herumfahren dürfte, wurde dann die Idee eines Flugplatz-Rennkurses konkreter.

Einzige Bedingung von Riches, dem örtlichen Kirchenvorsteher: Zu Zeiten des Gottesdienstes dürfe nicht gefahren werden, und zum abendlichen „Evensong" müsse Feierabend sein – die Geburtsstunde des Snetterton Circuit, der neben einer Runway auch Service-Straßen nutzte.

Keine vier Jahre später war der Kurs direkt am Motorway A11 erstmals Schauplatz eines Formel-1-Rennens. Sieger der „RedeX Trophy" wurde Harry Schell mit seinem Vanwall VW2. Es sollten bis 1963 noch sechs weitere Male Formel-1-Rennen auf dem Kurs in Norfolk unter den Namen „Vanwall Trophy", „Silver City Trophy" sowie in den letzten vier Jahren „Lombank Trophy" ausgetragen werden, für einen offiziellen F1-WM-Lauf reichte es aber letztlich nicht.

Tanken statt Rennfahren

Dafür war Snetterton 1967 Schauplatz einer besonderen Rennpremiere: Das allererste Rennen der neuen Formel-2-EM sah einen engen Kampf zwischen Jochen Rindt im Brabham-Ford und Graham Hill im Lotus 48. Am Ende hatte der Österreicher knapp die Nase vorn. Nach den Highlights der frühen Jahre verschwand der Snetterton Circuit größtenteils von der internationalen Bildfläche. Zur Saison 1990 wurden dann auch die beiden langen Geraden stillgelegt.

Die rund 1,5 Kilometer lange „Norwich Straight" ist deshalb wie eingangs erwähnt ziemlich überwuchert. Nur mit viel Fantasie kann man sich noch vorstellen, wie die Clarks und Rindts damals zwischen den heute hohen Bäumen über den schnellsten Teil der Strecke rasten. Ein klappriges Holzgestell zeugt noch davon, dass hier mal eine Werbebande gehangen haben muss.

Dort, wo früher die „Norwich Hairpin" war, kann man heute an einer Autobahn-Raststätte tanken oder essen. Die „Home Straight" auf der anderen Seite der Haarnadelkurve war damals ein alter Runway – der einzige von den dreien, der für die Rennstrecke genutzt wurde – und führt jetzt in ein kleines Gewerbegebiet neben der Strecke.

Eine zweite Landebahn in West-Ost-Richtung wurde erst 1974 aktiviert, um zwischen „Sear Corner" und „Esses" eine Abkür-


Auftakt zur Formel-2-EM 1967: Jochen Rindt führt vor Graham Hill das Rennen in Snetterton an

MOTORSPORT IMAGES

zung zu schaffen. Aus dem damaligen Club Circuit wurde 1990 die neue Standard-Strecke, die für 20 Jahre Bestand haben sollte.

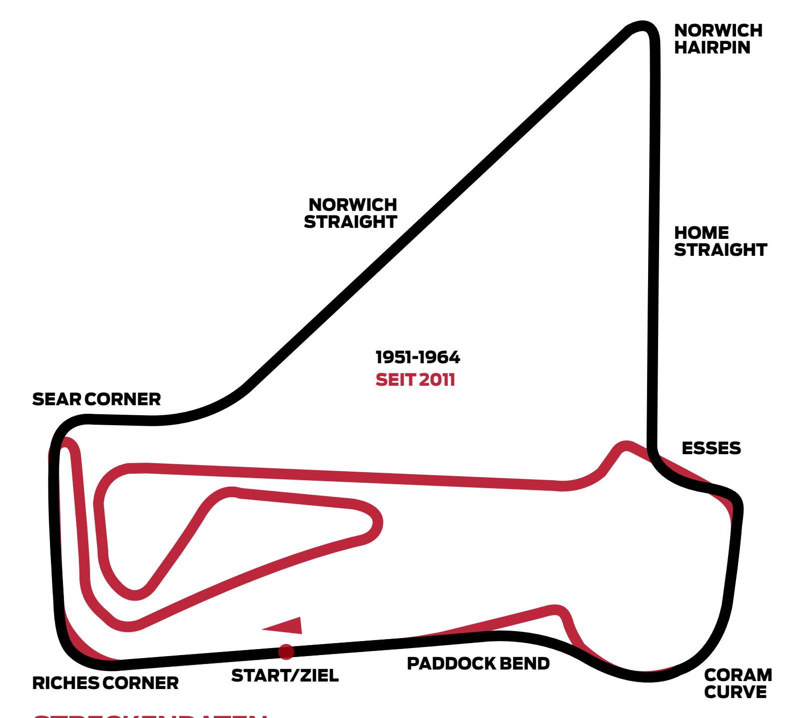
Frischer Wind kam 2004 in den äußersten Osten Englands. Damals schlossen sich Ex-F1-Pilot Jonathan Palmer, Ex-Rennfahrer und -Teamchef John Britten (gestorben 2009) sowie der Unternehmer Sir Peter Ogden zusammen, um die Firma „MotorSport Vision" (MSV) zu gründen. Diese übernahm neben Snetterton auch Cadwell Park, Oulton Park und Brands Hatch. Später kamen noch das Bedford Autodrome sowie Donington Park dazu.

Schon 2005 kündigte man an, das Gelände weitreichend zu renovieren, was 2010 dann auch tatsächlich getan wurde. Nicht nur die Außenanlagen, sondern auch die Strecke wurden überarbeitet. Mit dem Bau einer Infield-Sektion entstand eine neue, knapp 4,8 km lange Strecke mit der Bezeichnung „300". Die kleinere „200"-Variante wird ohne das Infield gefahren und entspricht ungefähr dem Kurs von 1990 bis 2010. Die kaum genutzte „100"-Variante besteht nur aus dem Infield. Die Bezeichnungen kommen dabei von den (ungefähren) Streckenlängen von drei, zwei bzw. einer Meile(n).

Die „A...loch-Kurve"

Die Kurvennamen, die teilweise über Fan-Abstimmungen vergeben wurden, sind seither noch wohlklingender. Unangetastet blieben „Riches" – als berühmt-berüchtigte erste Kurve nach Start/Ziel – und „Coram", die also seit der erstmaligen Benennung gleich sind. Dazu kommen Namen wie „Hamilton", „Agostini", „Brundle", „Williams" oder die Start-Ziel-Gerade, die seit einigen Jahren „Senna Straight" heißt.

Eine lustige Geschichte gibt es zur „Bomb Hole"-Kurve, die heute dort ist, wo früher der zweite Teil der „Esses" war. Hier geht es am Scheitel in eine ziemlich fiese Senke. Doch die Bezeichnung kommt nicht etwa davon, weil dort mal ein Bombentrichter gewesen wäre, sondern weil vor allem Motorradfahrer oft zu dem Schluss kamen (und kommen), es sei eine wirkliche „Bunghole Corner". Zu Deutsch: A...loch-Kurve.



STRECKENDATEN

Lage:	30 km südwestlich von Norwich
Länge (1951–1964):	4,361 km
Rechtskurven:	5
Linkskurven:	3
Schnellster Teil:	Norwich Straight
Langsamster Teil:	Norwich Hairpin
Rundenrekord (1951-1964):	1.32,6 min = 169,5 km/h (Jim Clark, Lotus 18)

WICHTIGE EREIGNISSE

1943	Eröffnung des Militärflugplatzes „Snetterton Heath", Schließung 1948
1951	Erstes Autorennen durch den Aston Martin Owners Club am 27. Oktober
1954	Erste Motorradrennen durch einen Verbund verschiedener Clubs
1955	Erstes Formel-1-Rennen in Snetterton („RedeX Trophy") am 13. August
1963	Letztes Formel-1-Rennen in Snetterton („Lombank Trophy") am 30. März
1965	Einbau der „Russell-Schikane" vor der Start/Ziel-Geraden
1967	Premieren-Rennen der Formel-2-EM („Guards 100") am 24. März
1974	Runway zwischen Sear Corner und Esses wird erstmals genutzt („Club"-Variante)
1990	Nördlicher Streckenteil wird stillgelegt und nur noch die kurze Variante gefahren
2004	Übernahme durch die neu gegründete MSV rund um Jonathan Palmer
2010	Umfassende Rekonstruktionsarbeiten mit Bau des Infields
2011	Seit den Umbauten drei Streckenvarianten zur Auswahl (100, 200, 300)

Die jetzige Bezeichnung ist also als Verniedlichung zu verstehen.

Trotz der Investitionen und einer FIA-Grade-2-Einstufung hat es die Strecke jedoch noch nicht geschafft, wieder aufs Radar der internationalen Motorsportwelt zu kommen. Es sind praktisch ausschließlich britische Serien, die heute ihre aufgrund der Streckencharakteristik oft sehenswerten Rennen austragen: Die British GT, die BTCC, die British Superbikes sowie die Britische Truckracing-Meisterschaft stellen die vier großen Events.

Es wäre dem selektiven Kurs sehr zu gönnen, wenn er auch außerhalb der Heimat wieder zu neuem, altem Glanz käme. ■


MSA

Überwuchert: Nur mit Fantasie ist die „Norwich Straight" noch erkennbar


MSA

Gewerbegebiet statt Rennstrecke: Die alte „Home Straight" im Jahr 2022

Suzuki hat sich aus der MotoGP und aus der Endurance-WM zurückgezogen. Im MSa-Interview erzählt MotoGP-Projektleiter Shinichi Sahara, wie er diesen Rückzug sieht und was der japanische Hersteller dadurch verloren hat.

Von: **Imre Paulovits**

SUZUKI

Wie hat Sie die Entscheidung von Suzuki, sich aus der MotoGP zurückzuziehen, getroffen?

Ich kann diese Enttäuschung gar nicht beschreiben. Nur eine Sache: Bei Suzuki sollte sich jeder über den wahren Zweck des Rennsports im Klaren sein. Zum einen verbessert die motorsportliche Aktivität die Marke Suzuki, zum anderen gib es ein Feedback bei der Technologie. Es bildet auch Ingenieure und alle anderen, die daran beteiligt sind, wie zum Beispiel die Marketing-Leute aus, wie es nur der Motorsport in der Lage ist. Jede Rennsport-Aktivität hat ein Budget. Dies ist aber eine notwendige Investition in die Zukunft. Das gilt auch für alle anderen Projekte. Es war für mich auf alle Fälle eine sehr große Enttäuschung. Aber gleichzeitig musste ich auch sehen, wie ich all die Leute, speziell die im Rennteam, schützen kann. Ich selbst bin Suzuki-Angestellter. Wenn ich will, kann ich in der Firma bleiben, auch wenn Suzuki keine weiteren Racing-Aktivitäten betreibt. Das ist bei der Mannschaft aber anders. Sie müssen alle neue Jobs finden, deshalb habe ich gleich angefangen, darüber nachzudenken, wie sie weiterkommen. Denn ich spüre ihnen gegenüber eine große Verantwortung.

Wie lange waren Sie für Suzuki im Motorsport tätig?

Ich habe 1995 mit Racing angefangen, vorher war ich in der Serienentwicklung tätig.

Was motiviert einen Ingenieur, sich im Rennsport zu betätigen?

Ich mag Racing von Natur aus. Bevor ich einen Job im Motorsport angenommen habe, bin ich bereits Rennmotorräder gefahren. Nicht in einer richtigen Meisterschaft, sondern bei Clubrennen, und ich hatte sehr viel



SUZUKI

Emotionaler Abschied: Das Suzuki-MotoGP-Team war nach dem Sieg in Valencia auf einer Achterbahnfahrt der Gefühle

„Management müsste Erfahrungsschatz schützen“

Spaß dabei. Der Job im Rennsport ist sehr hart, aber ich habe ihn immer genossen, besonders mit Fahrern und anderen Ingenieuren auf Top-Niveau. Ich habe von ihnen sehr viel gelernt. Etwas zu lernen, um mich selbst zu verbessern, ist für mich eine sehr große Motivation.

Gab es da einen Mentor, von dem Sie am meisten gelernt haben?
Auf der technischen Seite hatte ich einen älteren Kollegen, der eine große Passion für den Motosport und für die Entwicklung von Rennmotorrädern hatte. Er hatte eine sehr gute Art, Informationen über die Entwicklungen im Motorsport von der ganzen Welt zu sammeln, und seine Begeisterung hat sich auf mich übertragen. Er hat mir sehr viel beigebracht, wie man Technik weiterentwickelt. Ich habe dann versucht, zusammen mit ihm einen Viertakt-Rennmotor zu entwerfen. Dies war der allererste Prototyp, aus dem später der erste MotoGP-Motor von Suzuki entstanden ist. Das war eine ganz besondere Erfahrung für mich. Es gab aber noch eine andere Person, die mental sehr viel Einfluss auf mich hatte. Er war aber kein Ingenieur. Als ich für das Yoshimura-Team in der AMA Superbike gearbeitet habe, war er bei American Suzuki für das gesamte Projekt zuständig. Er war der jüngere Bruder von Mitsuo Itoh. Er war mein Lehrer über den Motorsport.

Was war für Sie der Höhepunkt Ihrer Rennsport-Karriere?
Wenn die Resultate auf dem Papier in diesem Jahr auch nicht unser wirkliches Potenzial widergespiegelt haben, war die Performance unseres 2022er Motorrades dennoch einmal deutlich besser als das, womit wir 2020 die Weltmeisterschaft gewonnen haben. Natürlich war es ein ganz besonderer Moment, als wir Weltmeister wurden, er war aufregend und emotional. Aber wir haben nicht aufgehört, das Motorrad immer weiter zu entwickeln. Und was wir für diese Saison erreicht haben, war sehr spannend. So waren die Höhepunkte für mich die beiden Siege von Álex Rins in Australien und bei unserem Abschied in Valencia. Es hat mir aber auch immer sehr viel gegeben, wie unsere Fans uns treu beiseite gestanden haben. Ich hatte immer das Gefühl, dass Suzuki-Fans anders sind als die von anderen Teams und Herstellern. Sie sind enthusiastisch, leidenschaftlich, sie lieben uns wirklich, und das konnten wir spüren. Bevor ich in den Motorsport kam, wusste ich nicht, wie viel ihr Jubel bewirken kann. Ich hatte gesehen, dass sie sich amüsieren, und das war nett. Aber erst als ich selbst im Rennsport tätig wurde, ist mir bewusst geworden, wie sich dieser Jubel auf die Fahrer, ihre Crew und auf das ganze Team überträgt. Ihr Jubel und ihre Kommentare in den Foren haben unsere Motivation noch einmal kräftig gesteigert.

> „Der Rennsport arbeitet nach neuesten technologischen Methoden. Deshalb frischt er Abläufe, die sich in der Serie festgefahren haben, auf.“
>
> Shinichi Sahara

Sie sind zwischenzeitig in die Serienentwicklung. Was hat Ihnen Ihre Motorsport-Erfahrung dabei gebracht?
Ich wusste damals nicht, warum das Top-Management mich in diese Position gesteckt hat und ich ein Serienmotorrad entwickeln sollte. Vielleicht, damit ich die Technologie des MotoGP-Motorrads auf die Serie übertrage? Als verantwortungsbewusste Person sah ich dies dann als meine Aufgabe an. Ich hatte damals so gut wie keine Erfahrung, eine solche Entwicklung zu kontrollieren. So habe ich bei jedem einzelnen Belang für alles jeden, den ich in der R&D-Abteilung sprechen konnte, befragt. Als ich in der Rennabteilung gearbeitet hatte, und ich mich bei etwas entscheiden musste, konnte ich dies instinktiv tun, ohne großartig nachzudenken und ohne Kompromisse. Beim Serienmotorrad ist dies anders. Aber auch diese Erfahrung war sehr wichtig für mich, weil ich so in Verbindung mit den Leuten in der Fertigung stand. Es waren sehr viele Personen in diese Entwicklung eingebunden, auch aus dem Marketing. Und diese Beziehungen haben mir später auch bei der Entwicklung des Rennmotorrads geholfen. Diese Zeit war in anderer Weise aufregend, und ich habe sehr viel dabei gelernt. Ich denke auch, ich konnte den anderen meinerseits etwas beibringen.

Ist es deswegen wichtig, Ingenieure aus dem Rennsport zurück in die Serienentwicklung zu bringen?
Ja, so ist es. Neue Technologien vom Rennmotorrad in die Serie zu bringen, was ich getan habe, bringt die Serie weiter. Noch mehr aber die Art, wie man eine neue Technologie entwickelt. Wie man einen neuen Motor oder ein neues Fahrwerk entwickelt. Im Motorsport machen wir diese Entwicklung nach den neuesten technologischen Methoden, in der Serie geschieht dies oft nach alten Methoden, weil sich diese Abläufe festgefahren haben. Deshalb muss man diese Abläufe auffrischen, und man muss die Methoden aus dem Rennsport übertragen. Für einen Ingenieur ist ein Motor ein Motor. Aber es ist wichtig, dass ein Renningenieur weiß, wie ein Serienmotor entwickelt wird, aber auch in der Serienentwicklung sollten sie wissen, was sich im Rennsport tut. Und dieser Prozess ist noch lange nicht abgeschlossen.

Wie könnte das Wissen der Rennabteilung weiter aufrechterhalten werden?
Die Rennabteilung und alle Teams von Spezialisten, die angeschlossen waren, verfügen über einen immensen Erfahrungsschatz. Ich weiß nicht, wie groß das Budget der anderen Hersteller ist, aber ich bin sehr stolz darauf, ein Teil eines Projekts gewesen zu sein, bei dem wir mit geringeren Mitteln und Manpower als die Konkurrenz gearbeitet haben. Unsere Ingenieure sind hochqualifiziert, sie haben einen riesigen Einsatz gebracht, um diese großartigen Erfolge zu erzielen. Man darf all dies nicht einfach wegwerfen. Solche Leute zu bekommen, ist nicht einfach. Mit ihnen ein Team zu bilden und dieses wachsen zu lassen, ist noch schwieriger. Suzuki muss als Firma verstehen, wie schwierig es ist, einen solchen Schatz zu erzielen. Nicht nur das Motorrad. Nicht nur die Leute. Das gesamte Paket. So etwas kann man nicht kaufen. Und wenn man es erst einmal hat, sollte man alles dafür tun, es zu behalten. Deshalb muss das ganze Management, mich eingeschlossen, darüber nachdenken, wie man diesen Schatz in Zukunft nutzen kann, speziell für die jungen Ingenieure. Gerade deshalb ist der Rückzug so eine Enttäuschung für mich.

Was werden Sie nun nach dem Rückzug aus dem Motorsport machen?
Das steht noch nicht fest. Ich liebe Racing, und ich würde gerne dabeibleiben. Aber es ist noch nicht entschieden, wie. ■



Shinichi Sahara

Geburtstag: 20. Juli 1964
Herkunftsland: Japan

KARRIERE
1989: Ingenieur Suzuki
1995: Ingenieur Suzuki Racing
2003: Projektleiter Suzuki MotoGP
2013: Projektleiter Suzuki GSX-R 1000
2017: Projektleiter Suzuki MotoGP

Viel Staub aufgewirbelt: 20 Mannschaften kämpften um den Sieg auf Valentino Rossis Ranch

VR46

Sieg der Underdogs

Bei der achten Ausgabe der 100 km dei Campioni auf der VR46-Ranch gewann nicht die favorisierte Paarung Valentino Rossi/Luca Marini, sondern Elia Bartolini und Lorenzo Baldassarri. Das wegen des Wetters auf Sonntag verschobene Rennen war aber wieder eine Super-Gaudi.

Von: **Imre Paulovits**

Es ist völlig verrückt: Da hat einer für 2023 keinen Startplatz mehr in der Moto3-WM. Und dann schlägt er den Hausherrn Valentino Rossi beim Prestige-Rennen auf dessen eigener Ranch! Genau dies hat der der 19-jährige Elia Bartolini, der, seit er 2012 die Marco Simoncelli Trophy bei den Minibikes gewonnen hat, von der VR46 Academy unterstützt wird, geschafft. Bei Avintia hatte er in der abgelaufenen Moto3 zwar zwei gute Auftritte in Mandalika und in Mugello, wo er jeweils Achter wurde, doch nach dem 22. WM-Rang war er bislang arbeitslos. Umso mehr trumpfte er auf der Ranch auf. Zusammen mit Lorenzo Baldassarri, der in der Supersport-WM an Dominique Aegerter gescheitert ist, zeigten sie schnell, dass sie es sind, gegen die sich die sonst so sieggewohnten Valentino Rossi und Luca Marini warm anziehen müssen.

Wenn Luca Marini auch den American Race am Samstag gewann, stellte Valentino Rossi schon dort fest: „Elia und Balda sind sehr schnell, auf sie müssen wir besonders Acht geben.“ Und Marini fügte hinzu: „Wir trainieren hier über die Saison jeden Samstag, und das treibt das Niveau immer weiter in die Höhe. Da kann ich mich glücklich schätzen, dass ich gewinnen konnte.“ Obwohl Valentino Rossi in diesem Jahr nur Autorennen fuhr, wurde schnell klar, dass er auf seiner Heim-Anlage noch immer eine Größe ist. Er zeigte Überholmanöver, bei denen nicht die geringste Rennmüdigkeit des 43-Jährigen zu erkennen war.

Wetter spielt mit

Doch am Samstag mussten sie erst mit ganz etwas anderem fertigwerden. Es regnete in Strömen, und so war an ein Rennen nicht zu denken, weil die Auslaufzonen der Anlage einfach nicht ausreichen, wenn der Untergrund zu rutschig wird. So wurde das Rennen auf Sonntag verschoben, in der Hoffnung, dass sich das Wetter bessert. Tatsächlich hörte der Regen in der Nacht auf, die Helfer der VR46 Academy standen am Sonntag früh auf, und gleich bei Sonnenaufgang begannen sie, die Strecke zu präparieren. Es sollte ein wunderschöner sonniger Tag werden, und um 14.30 Uhr konnte die achte Auflage des 100-km-Rennens gestartet werden.

Bei dem Austragungsmodus fährt jeder Fahrer sein eigenes Motorrad. Die beiden eines Teams teilen sich einen Transponder, der beim Fahrerwechsel von einem Motorrad auf das andere gesteckt werden muss. Dass dabei wertvolle Zeit verloren gehen kann, musste auch Rossi erfahren. Bis zum Schluss lagen er und sein Halbbruder Marini auf Schlagdistanz mit Bartolini/Baldassarri, doch schließlich war es Baldassarri, der mit einem gewaltigen Wheelie als Erster die Zielflagge passierte.

Die Zuschauer, durch Glühwein bestens angewärmt, feierten die beiden Underdogs frenetisch, und bei der anschließenden Siegerehrung durften noch Celestino Vietti und Niccolò Antonelli, die ebenfalls keine glückliche Saison hinter sich haben, als Dritte mit aufs Podest steigen und Schinken und Wurst für die kalten Wintertage mitnehmen. Franco Morbidelli/Andrea Migno und MotoGP-Weltmeister Francesco Bagnaia mit dem Rookie des Jahres Marco Bezzecchi vervollständigten die Top 5. Und die Gaudi wird 2023 weitergehen. ■



VR46

Der gute Geschmack des Sieges: Elia Bartonini (links) und Lorenzo Baldassarri

Motorrad-WM

Vielen Dank, Honda

Beim Honda Thanks Day kamen noch einmal alle Größen aus dem zwei- und vierrädrigen Motorsport zusammen. Die Stars boten bei schönstem Sonnenschein eine Show, bei der sich nicht nur die Honda-Oberen, sondern auch die Fans freuten.

Von: **Imre Paulovits**

Es ist die japanische Art, sich für die Zusammenarbeit zu bedanken – und natürlich für jeden Pflicht. Sowohl von der Team- als auch von Fahrerseite her. Dass bei einer solchen Zusammenkunft auch Ideen entwickelt werden, hochkarätige Motorsportler miteinander reden und so Verbesserungen zustande kommen, ist sicherlich ein gewollter Nebeneffekt. Dazu ist es die letzte Gelegenheit vor der Winterpause, noch einmal gemeinsam über Problemlösungen zu sprechen. Und dass auch die Fans auf ihre Kosten kommen, ist ebenfalls beabsichtigt.

In diesem Jahr gab es für Honda viel zu besprechen, aber schließlich wurde es nach einem schwierigen Jahr ein schillerndes Fest. Motocross-Weltmeister Tim Gajser und die Dakar-Piloten unterhielten die Zuschauer auf dem Offroad-Gelände nahe dem Museum schon ab dem frühen Morgen mit spektakulären Sprüngen und Wheelies übers Waschbrett. Trial-Multi-Weltmeister Toni Bou zeigte beim Parcours-Fahren auf Zeit, warum ihm noch immer niemand das Wasser reichen kann. Und die Straßenrennfahrer aus MotoGP, Moto2 und Endurance-WM machten einen Staffellauf mit stehenden Wheelies. Danke, Honda. ■



HONDA

Honda Thanks Day 2022: Viele Stars, herrliches Wetter und volle Zuschauertribünen

Moto2

Alcoba gewinnt

Die Triumph-Trophy für die besten Trainingszeiten und die meisten Überholmanöver ging an den scheidenden IntactGP-Piloten Jeremy Alcoba.

Von: **Imre Paulovits**

Das hatte sich Triumph nett ausgedacht. Eine Wertung für die Moto2-Piloten, bei der es am Ende der Saison ein schönes Straßenmotorrad mit dem Basis-Motor des Moto2-Triebwerks zu gewinnen gibt. Sechs Punkte gab es für eine Pole-Position, fünf für eine schnellste Runde und jeweils einen für jeden Platz, den man gegenüber seiner Startposition im Rennen gutgemacht hat.

Sieger wurde IntactGP-Pilot Jeremy Alcoba. Der Spanier hatte zwar keine einzige Pole-Position oder schnellste Runde, doch mit insgesamt 42 Plätzen, die er gegenüber seinen Startpositionen wettmachte, wurde er klarer Sieger vor Celestino Vietti mit 38 Punkten für drei Pole-Positions und vier schnellste Runden sowie Weltmeister Augusto Fernández mit 37 Punkten für zwei Pole-Positions und fünf schnellste Runden. Marcel Schrötter wurde mit 21 Punkten Achter. „Ich freue mich über das Motorrad und möchte nächstes Jahr auch eines gewinnen. Aber dann mit Pole-Positions und schnellsten Runden", so Alcoba. ■



MOTOGP

Diese schöne gelbe Triumph Street Triple 765 RS gab es für Jeremy Alcoba

NACHRICHTEN

MOTOGP

Im Februar kommt die fünfteilige Doku „Márquez: All In" über die drei harten Jahre des achtfachen Weltmeisters Marc Márquez von seiner Armverletzung bis zur vierten OP und der Rückkehr für die letzten Rennen dieses Jahres auf Prime Video. Gemacht wurde sie von den Fast Brothers in Zusammenarbeit mit Red Bull Media, TBS und der Dorna. Man erlebt das Leiden und den Kampf dieses Ausnahmesportlers so nah, dass man es selbst spürt.

MOTOGP

Wenn Yamaha auch viel Kritik von seinen Fahrern bekommen hat, dass es beim Test in Valencia weder beim Motor noch beim Fahrwerk Fortschritte gegeben hätte, meint Testfahrer Cal Crutchlow über die Arbeit der Ingenieure: „Ich habe Yamaha noch nie so hart arbeiten gesehen wie während der Saison 2022. Sie bringen ständig neue Sachen zum Probieren, und wir sind uns mit Fabio Quartararo einig: Selbst wenn die Sachen das Motorrad nicht schneller machen: Allein der Einsatz, den sie im Werk geben, wird das Projekt auf die Dauer weiterbringen."

MOTOE

Das Startfeld der nächstes Jahr mit WM-Prädikat aufgewerteten E-Serie nimmt langsam Formen an. Weil Dominique Aegerter wegen seines Superbike-WM-Einsatzes nicht mehr zur Verfügung steht, hat Titelverteidiger IntactGP einen anderen Schweizer verpflichtet: Ex-Supersport-Weltmeister Randy Krummenacher. Das Team wird auf zwei Mann aufgestockt, zweiter Pilot wird Héctor Garzó. Eric Granado wird bei LCR fahren, Gresini startet mit Matteo Ferrari und Alessio Finello. Tech3 kommt mit Alessandro Zaccone und Hikari Okubo, Pramac mit Tito Rabat und Luca Savadori, Pons mit Mattia Casadei und Nicholas Spinelli, Aspar mit Jordi Torres und SIC58 mit Kevin Manfredi.

Deutsches Superteam mi

Die vier Musketiere: Darryn Binder und Lukas Tulovic in der Moto2- und Ayumu Sasaki und Collin Veijer in der Moto3-WM

GLÄNZEL

Es gab einiges zu feiern. IntactGP feierte zehnjähriges Bestehen sowie den Gewinn der Moto2-Europameisterschaft mit Lukas Tulovic und des MotoE-Weltcups mit Dominique Aegerter. Doch der Höhepunkt des Gala-Abends in Memmingen war die Vorstellung des nächstjährigen Superteams.

Von: **Imre Paulovits**

Sie sind keine Männer der großen Worte, aber ihre Taten können umso mehr überzeugen: Was Jürgen Lingg, Stefan Keckeisen und Wolfgang Kuhn in den zehn Jahren, seit sie Ende 2012 beschlossen, ein Moto2-Team für Sandro Cortese aufzuziehen, auf die Beine gestellt haben, kann sich wirklich sehen lassen. In diesem Jahr haben sie gleich zwei Titel abgeräumt und wohl den größten Vorstoß eingeleitet, den der deutsche Grand-Prix-Sport seit Jahren erlebt hat. So haben sie auch diesmal das Reden zwei Profis überlassen und baten die beiden Servus-TV-Moderatoren Eve Scheer und Alex Hofmann, durch ihre Jahresabschlussfeier zu führen, die erstmals seit 2019 wieder stattfinden konnte. Das Interesse war gewaltig, fast 600 Gäste trafen im Kaminwerk in Memmingen ein, um mit dem neuen deutschen



IntactGP hat vor zehn Jahren als Team für einen einzigen Fahrer begonnen, nächstes Jahr werden Fahrer im European Talent Cup, im JuniorGP, in der Moto2-EM sowie in der Moto3- und der Moto2-WM eingesetzt.

Superteam, zu dem nun auch Peter Öttl gehört, zu feiern.

Da galt es erst einmal, so einige Anekdoten zum Besten zu geben. Wie Jürgen Lingg statt seines abhandengekommenen Personalausweises von der Gemeinde versehentlich der Reisepass gesperrt wurde, er mit Security aus dem Flugzeug geleitet wurde und seither bei jeder Einreise in die USA Stunden mit illegalen Einwanderern bei der Einreisekontrolle verbringen muss. Oder wie sich das in China gekaufte Samsung Power Pack als drei in Plastik gehüllte 1,5-Volt Batterien erwies. Dass der Einsatz und die Professionalität bei alldem keinen Schaden nahmen, zeigen die Ergebnisse. Dominique Aegerter gewann genauso vorzeitig den MotoE-Weltcup wie Lukas

t super Vorstellung



GLÄNZEL

Großes Interesse: Fast 600 Gäste verfolgten, wie Alex Hofmann und Eve Scheer durch den Abend moderierten



GLÄNZEL

Gigantisches Team: Um Moto2- und Moto3-WM sowie das Junior-Programm durchzuziehen, bedarf es viel Personal

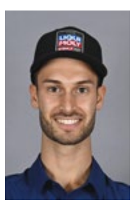
Tulovic die Moto2-EM, und beide kamen, um mit ihren Crews zu feiern. Und dass angesichts der Erfolge Peter Baumann, Geschäftsführer von Liqui Moly und ein Sponsor der ersten Stunde, in Zukunft noch tiefer in die Tasche greifen wird, bestätigte der rennbegeisterte Unternehmer an diesem Abend. Er hat den Vertrag mit dem Team bis 2027 verlängert. Er war hauptsächlich mit dafür verantwortlich, dass mit der Fusion mit Peter Öttls Moto3-Team nun die größte deutsche Grand-Prix-Truppe der Neuzeit aufgestellt werden konnte, und dass nun ein Nachwuchsförderprogramm besteht, das vom European Talent Cup bis zur Moto2-Weltmeisterschaft reicht. Als dieses mit Partner Husqvarna vorgestellt wurde, gab es so manche Gänsehaut. Darryn Binder, Lukas Tulovic sowie Ayumu Sasaki und Collin Veijer nahmen die Decken von der Kalex Moto2 und der Husqvarna Moto3, und die neuen, frischen Farben erstrahlten vor dem applaudierenden Publikum. „Unsere Grafiker haben in den letzten Wochen Überstunden geschoben, bis alles zusammenpasste“, verriet Jürgen Lingg. Nun haben er und Peter Öttl in der Winterpause einiges zu tun, um parat zu sein, wenn im Februar die Testfahrten beginnen.

Große Hoffnungen

Doch dann gibt es so manche Hoffnung auf gute Ergebnisse. In der Moto3-WM war Ayumu Sasaki dieses Jahr trotz Verletzungspausen Vierter mit sehr starken Auftritten in der zweiten Saisonhälfte, und die drei vor ihm sind alle in die Moto2-WM aufgestiegen. Dass dies nicht automatisch bedeutet, dass er WM-Favorit ist, weiß der 22-jährige Japaner genau, aber er wird bei der Vorbereitung alles tun, um die Titeljagd in Angriff zu nehmen. Darryn Binder hat bei den drei Testtagen in Valencia und Jerez, die ihm als Moto2-Rookie zustanden, sehr ansprechende Testzeiten erreicht. Und Lukas Tulovic hofft, gestärkt durch den EM-Titel auch in der Weltmeisterschaft mithalten zu können. Übrigens hat Intact für die Nachfolge des Mannheimers in der Moto2-EM bereits den richtigen Mann: den 17-jährigen Australier Senna Agius, Vizemeister hinter Tulovic. ■

DREI FRAGEN AN

LUKAS TULOVIC



WIE SEHEN SIE IHREN EINSTIEG IN DIE MOTO2-WM?

Ich war ja bereits 2019 ein Jahr lang in der Moto2-WM, aber es war ein schweres Jahr, und meine Karriere war seither eine Berg-und-Talfahrt. 2020 lief es auch in der Europameisterschaft nicht gut, danach haben wir mein komplettes Umfeld gewechselt. Das IntactGP Junior-Team und mein Management haben alles getan, um mich körperlich und mental auf ein anderes Level zu bringen, und das hat den Unterschied gemacht. Ich denke, die Moto2-EM hat ein so hohes Niveau, dass ich nun wieder in die WM aufsteigen kann. In Valencia sind wir zum Beispiel schnellere Zeiten gefahren als die WM.

WIE WOLLEN SIE SICH IM WINTER AUF DIE WELTMEISTERSCHAFT VORBEREITEN?

Da habe ich schon bis jetzt meinem Junior-Team in Spanien viel zu verdanken, und ich will weiter hart arbeiten. Ich kann dort die Werkstatt von Joan nutzen und den ganzen Winter trainieren. Mein Mechaniker Jonathan ist bislang immer mit zum Training gekommen. Selbst wenn es in Strömen geregnet hat, und wenn alle anderen heimgefahren sind, sind wir trotzdem unsere Runden gefahren. Ich will auch zu Hause im Fitness-Studio alles geben, um optimal vorbereitet zum Saisonauftakt zu kommen.

WAS ERWARTEN SIE VON DER SAISON 2023?

Ich will nicht zu konkret werden, aber anhand der Fahrer, die zuletzt aus der Europameisterschaft aufgestiegen sind, sollte man uns im vorderen Drittel einordnen können. Es wird dann ganz entscheidend sein, über die Saison Schritte zu machen und regelmäßig in die Punkte zu fahren. Das ist das Ziel, und daran will ich arbeiten.

Big Bang Theory

Vor 30 Jahren stellte Honda das allgemeine Wissen über Zündfolgen auf den Kopf. Mit der asymmetrischen Zündfolge wurde ihre giftige Zweitakt-NSR-500 viel besser fahrbar, und diese Praxis sollte sich schnell bei allen übermotorisierten Prototypen durchsetzen.

Von: **Imre Paulovits**

Da staunten die Zuschauer nicht schlecht. Beim verregneten Japan-Grand-Prix in Suzuka 1992 ließ Mick Doohan die Konkurrenz vom Start weg stehen. Dabei klang seine Honda merkwürdig. Statt des schrillen Schreiens, das sie von der Vierzylinder-NSR, die im Gegensatz zur Konkurrenz nur eine Kurbelwelle hatte, ertönte ein dumpfes Ballern, fast als würden zwei der vier Zylinder nicht funktionieren. Doch wie konnte er dann so schnell sein?

Was die Zuschauer dort erlebten, war eine Revolution, ohne die auch die heutigen MotoGP-Motorräder nicht so schnell wären. Honda hatte die Zündfolge so verändert, dass je zwei Kolben kurz hintereinander feuerten und dadurch eine Pause für die restliche Umdrehung entstand. So war plötzlich die unbändige Gewalt des NSR-Zweitakters viel effektiver auf den Boden zu bringen. Big Bang war das neue Zauberwort, dessen Prinzip die Konkurrenz bald nachmachte.

Die Honda NSR 500 feierte acht Jahre zuvor ihr Debüt und galt seither als das Sinnbild der schieren Gewalt. Das erste Modell von 1984, zunächst exklusiv für Freddie Spencer, hatte den Tank unter dem Motor und die vier Expansionsbirnen der Auspuffanlage unter einer Tankattrappe. Die Maschine war aber so problematisch, dass Spencer sie, als gar nichts mehr ging, öfter gegen seine bewährte Dreizylinder-NS tauschte. Für 1985 wurde wieder die konventionelle Bauweise gewählt, Spencer holte den Titel zu Honda zurück, und nach Eddie Lawsons Titel durch Spencers Abwesenheit wegen Schwächeanfällen 1986 konnte Wayne Gardner 1987 die Weltmeisterschaft wieder zu Honda holen.

1988 hatte die Honda die 160-PS-Marke und mit ihr die 310 km/h in Hockenheim überschritten, doch Eddie Lawson holte den Titel mit der besser fahrbaren Yamaha. Als der Amerikaner für 1989 zu Honda wechselte, wurde die Fahrphilosophie der beiden Kontrahenten deutlich: Gardner wollte immer ein Motorrad, das auf den Geraden schnell ist, Lawson wollte mehr Kurvenspeed. Er ließ sich von Erv Kanemoto Motor und Fahrwerk so lange umstricken, bis sie für seine Belange funktionierten, und errang so den Titel. Dabei wurde Honda klar, dass sie die Rundenzeiten nicht mehr durch schiere Leistung, sondern nur durch deren gezielteren Einsatz weiter nach unten schrauben konnten. Aber wie sollte dies geschehen?

Im Dreck gefunden

Die Lösung fanden die Ingenieure schließlich nicht im Straßenrennsport, sondern auf den Dirt-Track-Pisten in den USA. Dort versuchte Honda lange erfolglos, die Vorherrschaft der Harley-Davidson XR 750 zu brechen. Schließlich bauten sie einen Motor mit genau den Abmessungen des Milwaukee-Twins, doch die Auslegung mit dem Kurbelwellen-Versatz, wie ihn die VT 500 hatte, um bei einem schmalwinkligen Twin den Massenausgleich eines 90-Grad-V2 zu erreichen, brachte sie nicht in Schlagdistanz. Erst als sie wie die XR 750 auf ei-

WIKI COMMONS

Honda NSR 500 von 1992: Die größte Innovation bei Rennzweitaktern für ihre letzte Dekade in der Königsklasse

„Sie klingt schrecklich, und du kommst dir langsam vor, die Stoppuhr sagt aber etwas anderes.“

Mick Doohan

nen Hubzapfen setzten, waren sie auf Augenhöhe. Da kamen sie darauf, dass das US-Bike die britischen und die japanischen Parallel-Twins in den frühen 70er-Jahren auch deshalb in Rente geschickt hatte, weil der 45-Grad-V2 eine so asymmetrische Zündfolge hat, dass auf dem rutschigen Untergrund der Reifen in der Zündpause Zeit findet, wieder zu greifen und so bei der Traktion überlegen ist.

Da die Traktion es war, die in beiden Serien das Limit aufzeigte, sollte das, was im Dirt Track half, auch auf dem Asphalt funktionieren, war die Überlegung der Honda-Ingenieure. Dazu sollten so auch die Reifen länger halten. Und ja, es funktionierte. Mick Doohan erinnert sich an die erste Testfahrt: „Sie klang scheußlich, und ich hatte das Gefühl, dass sie überhaupt nicht geht. Ich fühlte mich furchtbar langsam, aber die Stoppuhr zeigte genau das Gegenteil.“ Er gewann nicht nur das Regenrennen in Suzuka, sondern auch die der nachfolgenden drei Grands Prix auf Phillip Island, in Shah Alam und Jerez, wurde in Mugello und Barcelona Zweiter und gewann auch in Hockenheim. Damit hatte er 65 Punkte Vorsprung an der Spitze der WM-Tabelle, nichts und niemand schien ihn stoppen zu können. Doch dann brach er sich im Training in Assen bei einem Sturz beide Unterschenkelknochen rechts. Er wurde im Krankenhaus falsch behandelt, und die Ärzte wollten bereits sein Bein amputieren, als ihn Dr. Costa herausholte, bei einer Operation die Blutzufuhr über die Bauchschlagader sicherstellte, die Blutkreisläufe beider Beine miteinander verband und so Doohans Bein rettete. Doch bis der Australier wieder in die WM eingreifen konnte, hatte Wayne Rainey seinen Vorsprung abgearbeitet und er war zu schwach, ihm im Finale etwas entgegensetzen zu können.



Prinzip der Zukunft

1993 fuhren auch Yamaha und Suzuki mit dem Big-Bang-Prinzip, Doohan war noch immer nicht fit genug, um sich mit Wayne Rainey und Kevin Schwantz zu messen. Doch 1994 war er wieder so weit und gewann seinen ersten Titel, dem er vier weitere folgen ließ. Die NSR 500 wurde das erfolgreichste 500er-Zweitakt-Motorrad, sie gewann zehn Fahrer- und elf Konstrukteurstitel und 130 Grands Prix. Doohan selbst kam 1987 wieder vom Big-Bang-Prinzip ab, weil er meinte, dass die Motoren- und Reifenentwicklung seine Fahrkünste mit dem aggressiveren Screamer besser zur Geltung kommen lassen würden. Als 1998 durch die Einführung von Bleifrei-Sprit die Motorleistung von mittlerweile 200 PS wieder auf etwa 185 sank, machten es ihm auch andere Fahrer nach.



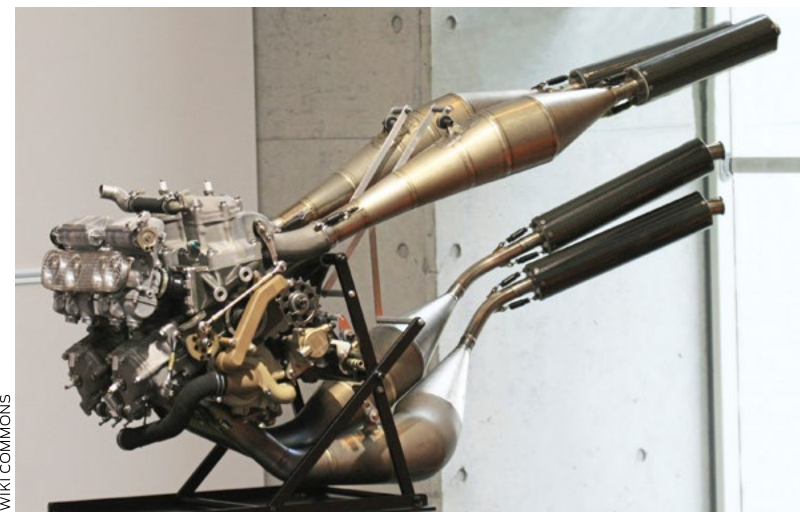
MOTOGP

Mick Doohan: Bis zu seiner Verletzung in Assen der überlegene Fahrer 1992



HONDA

Sinnbild für Kraft: Die kompakte Honda war mit Technik vollgestopft



WIKI COMMONS

Der 112-Grad-V4 war ein technisches und ästhetisches Meisterwerk

Doch das Big-Bang-Prinzip sollte sich schließlich in der MotoGP-Ära wieder durchsetzen und mit ihr auch die bei der NSR schon seit 1987 praktizierte rückwärts drehende Kurbelwelle. Nur mit diesen beiden Lösungen war es den Vierzylindern von Yamaha und Kawasaki und seit 2014 Suzuki möglich, mit den V4 mitzuhalten. Das kostete auch ihnen den Sound, doch im Rennsport zählt nur eins: die Rundenzeit und der Sieg. ■

TECHNISCHE DATEN

Honda NSR 500 (1992)

Motor	Wassergekühlter V-Vierzylinder-Zweitakter, Einlass membrangesteuert
Bohrung x Hub	54 x 54,5 mm
Hubraum	499 ccm
Leistung	170 PS bei 12500/min
Leergewicht	131 kg


DUCATI

Super-Konzessionen

Weil einige Hersteller immer weiter aufrüsten und andere den Anschluss zu verlieren drohen, wird ab nächstem Jahr ein System von Super-Konzessionen eingeführt, um dem entgegenzuwirken. Technik-Direktor Scott Smart erklärt die Idee dahinter.

Von: **Imre Paulovits**

Wenn WM-Superbikes auch so aussehen wie Motorräder aus dem Laden, sind es doch hochspezialisierte Renngeräte. In Zeiten, in denen der Markt der Supersportler boomte und die Hersteller alle zwei Jahre ein neues Modell auf den Markt brachten, reichte ein simples Reglement aus, um einen Leistungsgleichstand sicherzustellen. Doch seit sich nur noch einige Hersteller dazu durchringen können, die extrem teure Entwicklung für diese technisch anspruchsvolle Klasse regelmäßig auf sich zu nehmen oder gar bewusst Geld an die Homologationsmodelle zu verlieren, weil sie durch ihr Image Kunden in anderen Kategorien anlocken, ist die Basis der Motorräder für die Superbike-WM stark auseinander gedriftet. Zugegeben, es ab schon Zeiten, wo dies eklatanter war als heute, doch die Superbike-WM-Macher denken vor und haben entsprechende Schritte eingeleitet.

In diesem Jahr musste man sich keine großen Sorgen um die Spannung in den Rennen machen. Obwohl Álvaro Bautista schließlich die WM eine Runde vor dem Finale gewann, waren er auf der Ducati, Titelverteidiger Toprak Razgatlioglu auf der Yamaha und Rekordweltmeister Jonathan Rea auf der Kawasaki in jedem Rennen auf Tuchfühlung und lieferten Gänsehaut für alle. Doch wenn man sich die verbliebenen beiden Marken in der WM anschaut, sind diese trotz immensem Einsatz eher weiter zurückgefallen als näher herangerückt. Bei BMW ist einfach die Lücke da, die durch das Fernbleiben der Bayern über Jahre entstanden ist. Und bei Honda fällt es nicht leicht, ein Motorrad zu bauen, das mit den japanischen Bridgestone-Reifen für die heimische Serie und den Pirelli für die WM gleichermaßen funktioniert. Und genau hier will man nun ansetzen.

Waren die Konzessionen bislang hauptsächlich auf die Bearbeitung der Zylinderköpfe konzentriert, um einen technischen Gleichstand zwischen den älteren und den neueren Konstruktionen zu schaffen, gibt es nun Zugeständnisse beim Fahrwerk. Die Serienrahmen dürfen durch Aufschweißen verstärkt werden, nicht jedoch durch Abtragen geschwächt werden. Daran will man auch in Zukunft festhalten, obwohl sowohl BMW als auch Honda bereits äußerten, dass sie glauben, damit einen großen Teil ihrer Fahrwerksprobleme lösen zu können. Der Serienrahmen ist in einigen Bereichen einfach zu stabil für den optimalen Flex. Man lässt ihnen aber Zugeständnisse bei der Geometrie, um die Probleme zu lösen.

Arbeiten am Fahrwerk

„Sicherlich ist das nicht alles, was nötig wäre, aber garantiert ein großer Schritt dahin", meint Technik-Direktor Scott Smart. „Bislang betrafen die Konzessionsteile alle den Motor und die Leistung. Jetzt haben wir einige Motorräder, die damit sicherlich keine Probleme haben, aber deren Fahrwerke nicht so recht funktionieren wollen. Bei einigen, weil ihnen die Jahre an Erfahrung fehlen. Bei anderen, weil die Motorräder auf ganz andersartigen Straßenreifen der Erstausrüster entwickelt wurden. Und diese funktionieren mit den Einheits-Rennreifen nicht. Deshalb haben wir nun erlaubt, die zwei entscheidenden Komponenten, die Schwingenlagerung und den Lenkkopf, weiter zu verschieben, damit die Geometrie, und damit die Gewichtsverteilung und der Lenkkopfwinkel, besser mit dem Einheitsreifen arbeitet."

Die Superkonzessions-Punkte werden nach einem komplizierten System vergeben. „Wir nehmen 75 Prozent der Rundenzeiten der drei Fahrer auf dem Podest. So fallen deren schlechte Runden und die, wo der Reifen nachgelassen hat, weg. So wird eine durchschnittliche Rennzeit erstellt. Dann machen wir das gleiche mit den Top-2-Zeiten jeder Marke. So sehen wir den Abstand. Diesen münzen wir dann in Punkte um. Wir updaten es alle drei Rennen und sehen dann, wem eine Super-Konzession zusteht. So wollen wir den Prozess beschleunigen, wie die langsameren Motorräder zur Spitze aufschließen." ■



WORLDSBK

Honda: Trotz großem Aufwand auf Pirelli-Reifen noch immer nicht an der Spitze

Australien Superbike Championship

Schrötter in den Top 10

Marcel Schrötter fuhr im Team seines Kumpels Jack Miller das Finale der Australischen Superbike-Meisterschaft mit und wurde im ersten Rennen Zehnter.

Von: **Imre Paulovits**

Eine Woche nach dem Wildcard-Einsatz in der Supersport-WM auf Phillip Island fuhr Marcel Schrötter in Jack Millers Team mit einer Yamaha R1 im Bend Motorsport Park. Es war keine leichte Aufgabe, die anspruchsvolle Strecke kennenzulernen und sich im starken Starterfeld zu etablieren. Dazu gab es Probleme mit der Elektronik. Der 29-Jährige konnte sich für den 14. Startplatz qualifizieren, von dort fuhr er im ersten Rennen bis auf den zehnten Platz vor. Im zweiten Rennen kollidierte er nach dem Start mit Josh Waters. Zunächst konnte er weiterfahren, weil die Rennleitung ihn für den Sturz verantwortlich machte, wurde er aber disqualifiziert. „Es hat Spaß gemacht, und ich hoffe, dass wir es nächstes Jahr wiederholen können", so Schrötter. „Die Strecke ist cool, und mit dem zehnten Platz im ersten Rennen bin ich zufrieden. Allerdings hatte ich schon nach ein paar Runden Probleme mit dem Reifen."

Richtig in Szene gesetzt hat sich im The Bend Motorsport Park der nächstjährige Intact-Moto2-EM-Pilot Senna Agius. Der 17-Jährige erwischte im zweiten Rennen einen bombastischen Start und stritt zunächst mit Jack Miller um die Führung. Obwohl er zeitweilig bis P5 zurückfiel, wurde er schließlich Zweiter, während der GP-Pilot als Vierter abgewunken wurde. ■



OWI PINE GROUP

Marcel Schrötter: Trotz Elektronik- und Reifenproblemen gut dabei

IDM Superbike

Alt zu HRP-Honda

Es ist die Überraschung schlechthin: Florian Alt verlässt Wilbers und wird mit HRP-Honda um den Titel fahren.

Von: **Anke Wieczorek**

Der 26-Jährige aus Gummersbach und HRP-Teamchef Jens Holzhauer sind in ihren Verhandlungen eng zusammengerückt. Für Luca Grünwald gibt es bei HRP im kommenden Jahr keinen Platz mehr, was die Angelegenheit noch deutlicher erscheinen lässt.

Auch das Wilbers-Team hatte vorgehabt, mit Alt den Titel zu gewinnen. In den letzten beiden Jahren war er mit der Mannschaft jeweils Vizemeister auf BMW geworden. „Wenn wir ihm nicht bieten können, was er sich wünscht, muss er wechseln", ist sich Teamchef Benny Wilbers über den Weggang im Klaren. Noch unklar ist die Frage nach dem Fabrikat, mit dem sein Team im kommenden Jahr an den Start rollt. Derzeit sind Verhandlungen mit Honda und Yamaha im Gange. BMW hat sich allerdings auch wieder gemeldet und ist an der Fortsetzung der langjährigen Kooperation interessiert. Obwohl er momentan ohne Marke und Fahrer dasteht, verfällt Wilbers nicht in Panik: „Wir werden uns zuerst auf die Marke einigen und danach auf einen Fahrer, mit dem wir an der Spitze konkurrenzfähig sind." ■



EISELE

Florian Alt: Nächster Titelanlauf nun mit HRP-Honda

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Danilo Petrucci hat 2022 ein abwechslungsreiches Jahr hinter sich. Zuerst Etappensieger mit KTM bei der Dakar, dann US-Vizemeister auf Ducati und schließlich Ersatzpilot bei Suzuki in der MotoGP. Das Abenteuer setzt sich 2023 fort: Petrucci wird mit Barni-Ducati die Superbike-WM fahren. 2011 kämpfte Petrucci mit Barni-Ducati um den Superstock-1000-EM-Titel. Er war sogar bereits 2007 in der Superstock-600-EM bei Yamaha und fuhr dort bis 2009 sechs Pole-Positions und drei Siege heraus, bevor er 2010 zu den Tausendern aufstieg. Mit Barni fuhr er 2011 vier Siege in zehn Rennen heraus und wurde EM-Zweiter hinter Davide Giugliano. „Ich freue mich, zu Barni zurückzukehren", so Petrucci. „2011 war eine meiner besten Saisons überhaupt, und sie haben für die Superbike-WM sehr konkurrenzfähiges Material." Auch Teamchef Marco Barnabo freut sich auf die erneute Zusammenarbeit mit Petrucci: „Wir wissen, dass wir viel Arbeit haben werden, denn er hat keine Erfahrung in der Superbike-WM, aber wir wissen, dass er mit der richtigen Motivation gute Ergebnisse einfahren kann."

SUPERBIKE-WM

Die Wintersaison wird sehr kurz, die Superbike-WM-Teams haben deshalb bereits ihre Test-Termine gebucht: 1./2. sowie 13. bis 15. Dezember und 25./26 Januar in Jerez und vom 31. Januar bis 1. Februar in Portimão. Danach gibt es nur noch den zweitägigen Dorna-Test auf Phillip Island (20./21. Februar), bevor die Saison am Wochenende darauf beginnt.

SUPERBIKE-WM

Ex-Weltmeister Toprak Razgatlioglu traut von den Superbike-WM-Rookies Dominique Aegerter 2023 am meisten zu. Der Schweizer wird am 10. Dezember seine Domi-Fighters-Party in Schwarzenbach bei Huttwil feiern.



MOTOJOURNAL

Ein wahrer Gentleman

Er war einer der ganz großen Motocross-Helden der 1980er-Jahre. Seine Duelle gegen die Größen jener Zeit sind legendär. Später fuhr er Tourenwagenrennen. Die Rallye Paris – Dakar im Jahr 1988 setzte seiner Motorsport-Karriere ein tragisches Ende. Am 24. November schloss der dreifache Weltmeister André Malherbe für immer die Augen.

Von: **Thomas Schiffner**

Das Leben von André Malherbe kann man in zwei Phasen einteilen: Seine Karriere auf zwei und vier Rädern begann in frühkindlicher Zeit mit sieben Jahren und dauerte ein Vierteljahrhundert – bis zum 6. Januar 1988. Nach seinem Abschied von der Motocross-Szene 1986 nahm Malherbe an Autorennen und Rally-Raid-Veranstaltungen teil. 1988 startete er für das Yamaha Sonauto Team bei der Dakar und stürzte auf der sechsten Etappe bei Tempo 150 km/h so schwer, dass er anschließend querschnittsgelähmt war. Sein zweites Leben musste der populäre Belgier 24 Jahre lang im Rollstuhl verbringen.

Doch sein erstes Leben war umso intensiver und so erfolgreich, dass seine Landsleute regelrecht in Ekstase gerieten, wenn er auf dem Racetrack auftauchte. Die ersten Jahre seiner Motocross-Karriere fuhr der junge Malherbe mit französischer Lizenz – Belgien gab die Fahrerlaubnis erst an 18-Jährige aus.

Erste Titel auf Zündapp

Als Sohn eines Motorradhändlers in Wallonien bekam er das Motocross-Virus früh implantiert. Bereits mit 17 kamen die ersten großen Erfolge: André gewann zweimal nacheinander auf einer Zündapp den Europameistertitel in der 125er-Klasse – er war damit quasi „Weltmeister“, denn eine WM war in der Achtelliterklasse noch nicht ausgeschrieben. Danach in die 250er-WM auf KTM gewechselt, wurde er schon 1977 WM-Dritter. 1979 stieg André ins Honda-Werksteam ein und startete mit Graham Noyce in der Halbliterklasse. Schon im zweiten Jahr als HRC-Werksfahrer und in seiner zweiten Saison in der Königsklasse holte er seinen ersten von drei WM-Titeln. Legendär und vor Zehntausenden begeisterter Zuschauer ausgetragen, waren dabei seine Duelle mit den Koryphäen der Achtziger wie dem Amerikaner Brad Lackey, dem Schweden Hakan Carlqvist, Landsmann Georges Jobé und seinen beiden Honda-Teamkollegen David Thorpe und Eric Geboers.

Titel Nummer 2 folgte gleich 1981. 1983 musste er sich Yamaha-Konkurrent Hakan Carlqvist geschlagen geben, bevor er die dritte Weltmeisterschaft 1984 gegen Georges Jobé (Kawasaki) errang, alle Titel auf Honda. Zweimal wurde er noch Vizeweltmeister, bevor Malherbe 1986 vom Motocross mit einer Bilanz von 41 Grands-Prix-Siegen zurücktrat.

Was André Malherbe, genannt „DéDé“, in der Motocross-Community besonders machte, waren nicht nur seine sportlichen Erfolge. Schon während seiner Karriere zog er als einer der ersten Motocross-Fahrer ins Steuerparadies Monaco um. Bei den Grands-Prix-Rennen tauchte er öfters mit einem Ferrari Testarossa und seiner bildschönen Ehefrau Sabine auf. Malherbe war der Star der Szene, doch trotz seines prunkvollen Auftretens blieb er immer bodenständig, bescheiden, volksnah und seinen Fans verbunden. Ein wahrer Gentleman.

Mit dem Unfall bei der Dakar, bei dem er vom Hals abwärts gelähmt wurde, verkehrte sich der Alltag des Lebemanns ins Gegenteil. Doch André blieb sich selbst treu – und er blieb positiv. Motorradimporteur „Johnny“ Lacquaye kümmerte sich rührend bis an sein Lebensende um ihn. Seit vergangenen Donnerstag braucht Malherbe, dem es zuletzt zunehmend schlechter ging, seine Hilfe nicht mehr. Der Champion verstarb im Alter von 66 Jahren. ■



CHAMPION

André Malherbe beim Frankreich-GP in Gaillefontaine – sein zweites WM-Jahr



André Malherbe

Geburtstag: 21. März 1956
Todestag: 24. November 2022
Geburtsort: Huy (B)
Herkunftsland: Belgien

WM-KARRIERE

1973: Europameister 125 ccm
1974: Europameister 125 ccm
1977: WM 250 ccm, Platz 3
1978: WM 500 ccm, Platz 6
1979: WM 500 ccm, Platz 3
1980: Weltmeister 500 ccm
1981: Weltmeister 500 ccm
1982: WM 500 ccm, Platz 5
1983: WM 500 ccm, Platz 2
1984: Weltmeister 500 ccm
1985: WM 500 ccm, Platz 2
1986: WM 500 ccm, Platz 2



WASNER

Nummer 72 ist 50

Der Mann ist ein wandelndes Rekordbuch: Seit seinem Rücktritt 2006 ist er der erfolgreichste Motocross-Fahrer aller Zeiten. Letzten Freitag feierte der Belgier Stefan Everts seinen Fünfzigsten.

Von: **Thomas Schiffner**

Um all seine internationalen Erfolge aufzuzählen, würde eine Seite in MOTORSPORT aktuell nicht reichen. Das Motocross-Gen bekam er direkt in die Wiege gelegt: Als Stefan Everts als Dreijähriger noch im Fahrerlager im Kinderwagen lag, holte Papa Harry Everts bereits seine ersten von vier WM-Titeln. Der 250er-WM auf Puch 1975 folgten drei Titel auf Suzuki in der 250-ccm-Klasse.

Es ist also kein Zufall, dass Stefan Everts zum besten Crosser der Historie avancierte und dass er bereits 1991, noch als 18-Jähriger, seine erste und einzige 125er-Weltmeisterschaft auf Suzuki gewann. Nicht nur die Vielzahl seiner Erfolge und WM-Titel machen das Besondere an der #72 Stefan Everts aus. Er wechselte mehrfach die Motorradmarke und das Team und schaffte es, auf allen vier japanischen MX-Motorrädern Weltmeister zu werden: Das erste Mal auf Suzuki, dann auf Kawasaki, zweimal auf Honda und anschließend sechsmal auf Yamaha! Zwischen der 250er-WM 1997 auf Honda und dem ersten Titel in der Königsklasse auf Yamaha 2001 lag ein Intermezzo auf Husqvarna, das allerdings durch weitere Verletzungen gebremst wurde.



WASNER

Die zweite und die dritte Generation: Stefan (links) und Liam Everts

Seine Rekordzahl von zehn WM-Titeln schaffte Everts in allen drei, genauer in vier Klassen: in der bis 2002 gefahrenen 125-ccm-Klasse (1), in der 250er-Klasse (3), 2001 und 2002 in der damaligen Königsklasse 500 ccm und viermal en suite in der MX1-Klasse (450 ccm Viertakt/250 ccm Zweitakt). Einziger Fahrer vor Everts, dem dies auch gelang, war der bereits verstorbene Landsmann Eric Geboers.

Den unglaublichsten Rekord aber stellte der Mann mit der Startnummer 72, die nach seinem Rücktritt nicht mehr vergeben werden sollte, 2003 beim GP von Frankreich in Erneé auf: Im letzten Jahr mit den drei traditionellen Klassen gewann Everts an einem Tag alle drei ausgetragenen GP-Klassen: 125 ccm, 250 ccm und 500 ccm! Als er 2006 seine Yamaha für immer zur Seite stellte, konnte Stefan auf zehn Titel und 101 GP-Siege zurückblicken.

Aber die Karriere des mit viel Naturtalent ausgestatteten, aber auch akribischen Arbeiters bestand nicht nur aus Höhen, sondern auch aus Tiefen. 1999 stürzte er bei einem Saisonvorbereitungsrennen in Beaucaire (Frankreich) so schwer, dass er praktisch die ganze Saison verpasste.

Everts Nummer 3: Liam

Es dauerte, bis er wieder auf sein altes Level zurückkam und zwei Jahre später seinen fünften, den ersten 500er-Titel und den ersten auf Yamaha gewann.

Schwerer als jede Verletzung wog eine Malaria-Infektion, die sich Everts 2018 im Kongo zuzog. Wegen der lebensbedrohlichen Erkrankung mussten ihm acht Zehen amputiert werden. Erst drei Jahre später konnte er halbwegs zur Normalität zurückkehren und fuhr im Juni letzten Jahres auf einer KTM auf dem GP-Kurs in Foxhill eine Ehrenrunde.

Die Everts-Legende lebt: Nach Opa Harry und Vater Stefan begann Liam Everts am 20. September 2021 mit 17 Jahren seine eigene internationale Motocross-Karriere. Der Crosser der dritten Generation fuhr die diesjährige MX2-WM mit einer KTM, die mit Teilen von Tom Vialles 2021er-Werksmaschine veredelt war, und kam auf einen beachtlichen zehnten Schlussrang. Folgerichtig wurde der jüngste Everts-Spross mit einem Werksvertrag von Red-Bull-KTM für die kleine Klasse im nächsten Jahr ausgestattet. Und die #72 ist wieder im Rennen – Liam hat sie vom Vater übernommen.

Stefan Everts lebt mit Frau Kelly und Sohn Liam in Monaco. Und hofft auf den nächsten Weltmeister namens Everts. ■



Stefan Everts

Geburtstag: 25. Nov. 1972
Geburtsort: Bree (Belgien)
Herkunftsland: Belgien

KARRIERE
1991: Weltmeister 125 ccm
1995: Weltmeister 250 ccm
1996: Weltmeister 250 ccm
1997: Weltmeister 250 ccm
2001: Weltmeister 500 ccm
2002: Weltmeister 500 ccm
2003: Weltmeister MX1
2004: Weltmeister MX1
2005: Weltmeister MX1
2006: Weltmeister MX1

PAIRAN

„Ich ko noch a

Motocross-Profi Jeremy Sydow verblüffte Mitte des Jahres mit seinem Umstieg: Dabei ging es nicht um die Motorradmarke, sondern um die ganze Sportart: Der junge Sachse stieg in den klassischen Endurosport ein und steuerte auf einen Sherco-Werksvertrag für die Weltmeisterschaft zu. Mit seinen Ergebnissen in der Deutschen Meisterschaft, wo er sich als Neueinsteiger auf Augenhöhe mit dem Schnellsten, Luca Fischeder, einsortieren konnte und dem WM-Lauf in Zschopau hat er einen soliden Grundstein gelegt. Dabei war der 22-Jährige seit seiner Kindheit Motocross-Fahrer. Er begann bei der Deutschen Jugendförderung Motocross, wo auch Weltmeister wie Ken Roczen angefangen haben.

Von: **Robert Pairan**



PAIRAN

Mit Motocross erst einmal abgeschlossen: Jeremy Sydow beim DEM-Lauf in Burg

Sie fuhren über zwei Jahre in der MX2-WM. Das heißt, Sie sind Profi, Sie leben vom Sport?
Ja, wenngleich ich erst ein einziges Mal vom Team für das Fahren bezahlt worden bin. Das war kurzzeitig in der EM für Yamaha. Aber ich habe langjährige Sponsoren aus dem persönlichen Bekanntenkreis, und dann steht auch der ADAC Sachsen hinter mir.

Der ganz große Durchbruch nach den Erfolgen in der Europameisterschaft kam dann doch nicht. Obwohl Sie den Sprung in die MX2-WM ge-

nzentriere mich nur uf Enduro“

schafft hatten. Waren die Verletzungen schuld daran?
2020 bin ich MXGP gefahren, da habe ich aber nur zwei Rennen bestritten, ich hatte einfach zu viele Verletzungen.

Ihr Vater, Mike Sydow, war in der DDR MZ-Werksfahrer und sogar DDR-Meister im Endurosport. Hätte da Enduro nicht viel näher gelegen?
Tatsächlich bin ich damals nur ein einziges Mal Enduro gefahren: mit 17 Jahren und der 125er in Zschopau. Der Wettbewerb hat halt einen besonderen Ruf hier im Erzgebirge.

Irgendwann klingelte Ihr Telefon und Marcus Kehr (Teamchef Sherco Academy Deutschland) war dran. Kanntet Ihr euch schon vorher?
Nein, ich wusste zwar, wer er war, aber wir hatten persönlich bis dahin nichts miteinander zu tun. Er fragte, ob ich mir vorstellen könnte, mich sportlich umzuorientieren. Sherco hätte Interesse an mir. Schon ein paar Tage später haben wir uns in Flöha getroffen, und auch Christophe Nambotin von Sherco war mit dabei gewesen. Aber ich konnte nicht einmal probieren, denn ich war zu dem Zeitpunkt noch verletzt. Wir haben dann vereinbart, ab September in die Deutsche Enduro-Meisterschaft einzusteigen, um das einmal auszuprobieren.

Wie ist man da ausgerechnet auf Sie gekommen?
Ich glaube, Sherco wollte nach den guten Erfahrungen mit Zachary Pichon (Junioren-Weltmeister – Red.) wieder einen jungen Fahrer aus dem Motocross einsetzen. Und so hat Marcus rumgeschaut und ist auf mich gekommen.

Und warum haben Sie dieses Angebot angenommen?
Zu dem Zeitpunkt war ich gerade zum zweiten Mal kurz hintereinander verletzt und war in dem Moment offen, mal was Neues zu probieren.

Wie lief das praktisch ab?
Sherco hat ein Motorrad und Ersatzteilkontingent gestellt, und von Kenny habe ich Bekleidung bekommen – auch so Sachen wie Jacke, Gürteltasche oder Trinkrucksack, was ich vorher nie gebraucht hatte. Nambotin ist vorher als Trainer mit an die Strecke gekommen, und auf alles andere hat mich das Team Sherco Academy Deutschland mit Marcus Kehr vorbereitet. Trainiert habe ich dann allerdings nicht mehr auf Motocross-Strecken, sondern meist in Flöha auf der Enduro-Runde. Mit Luca (Fischeder, neuer int. Deutscher Enduro-Champion, Red.) bin ich viel gefahren, und wir haben uns gegenseitig angetrieben.

> „Mit 17 bin ich mit einer 125er ein einziges Mal in Zschopau Enduro gefahren. Der Wettbewerb hat einen ganz besonderen Ruf im Erzgebirge.“
>
> Jeremy Sydow

Tatsächlich sind Sie gleich auf den zweiten Platz im Championat gefahren und holten den Klassensieg in der E2-Klasse mit dem 250er-Zweitakter. Wie waren die Reaktionen von Sherco? Hatten Sie das selbst so erwartet?
Ich selbst konnte das vorher überhaupt nicht einschätzen, aber mein Ziel war schon, vorne mitzufahren. Doch ich bin von diesen sehr guten Ergebnissen selbst ein wenig überrascht worden. Das Team war natürlich sehr zufrieden, zumal ich dann in Burg bei meinem zweiten Wettbewerb sogar das Championat gewinnen konnte.

Unterwegs mit dem Zweitakter, waren Sie das so gewohnt?
Ich bin seit 2017 keinen Zweitakter mehr gefahren, aber ich bin jemand, der sich schnell und gut auf neue Motorräder einstellen kann. Ich kann mit allem fahren, das macht mir keine Umstände.

Nach der Saison gab es erst einmal Urlaub?
Ja, ich habe eine ziemlich lange Saison hinter mir gehabt – beim Motocross geht es ja schon im Februar mit den ersten Rennen los. Jetzt sind die Batterien wieder aufgeladen, und ich habe schon wieder mit Kraft- und Konditionstraining angefangen.

Jetzt stehen Vertragsverhandlungen an?
Ich habe noch nichts unterschrieben, aber die Gespräche laufen und es sieht alles gut aus.

Bleibt als Alternative noch der MXGP? Haben Sie sich um Angebote bemüht, ist Ihnen ein Platz in einem Team angeboten worden?
Nein, mit Motocross habe ich erst mal abgeschlossen, ich konzentriere mich nur auf Enduro. ■



Jeremy Sydow

Geburtstag: 22. Mai 2000
Geburtsort: Chemnitz
Herkunftsland: Deutschland

KARRIERE
2014: ADAC MX Juniorcup, Platz 2, DM 85 ccm, Platz 1
2015: ADAC MX Juniorcup, Platz 1, Dt. Meister 85 ccm
2016: ADAC Youngster Cup, Zweitaktwertung, Platz 1
2019: ADAC Youngster Cup, Platz 2
2020: MX2-WM, Platz 32
2022: MX2-WM, Platz 20

NACHRICHTEN

EISSPEEDWAY-WM 2023 STARTET
Jetzt hat die FIM doch grünes Licht für die Eisspeedway-Weltmeisterschaft 2023 gegeben – trotz akuten Veranstaltermangels. Ein Qualifikationslauf findet wie gehabt in Örnsköldsvik (S) statt, die ersten beiden Finals in Inzell und die Finals 3 und 4, wie 2022, in Heerenveen (NL). Allerdings hat der niederländische Veranstalter MC Assen die Austragung noch nicht bestätigt.
28.1. Quali Örnsköldsvik (S)
18./19.3. GP Inzell (D)
1./2.4. GP Heerenveen (NL)

SECHS WM-RENNEN IN DEUTSCHLAND
Deutschland ist im Bahnsport-WM-Kalender 2023 mit mindestens sechs Rennen stark vertreten: Neben dem GP in Teterow (10.06.) richtet Abensberg am Pfingstmontag (29.5.) einen GP-Qualilauf aus. Im Eisspeedway ist Inzell gesetzt. Die Langbahn-WM wartet mit drei deutschen von sechs Rennen auf: In Herxheim, Scheeßel und Mühldorf. Ein siebtes Rennen könnte noch mit der Flattrack-WM in Diedenbergen dazukommen.

Langbahn-WM 2023
18.5. Herxheim (D)
17.6. Ostrow (PL)
13.7. Marmande (F)
20.8. Scheeßel (D)
02.9. Morizès (F)
17.9. Mühldorf (D)

DEUTSCHES TEAM AUF SCHWEDENS EIS
In der schwedischen Eisspeedway-Liga wird 2023 erstmals überhaupt ein deutscher Club starten: Neben zwei Strömsunder Teams, Gävle und Bollnäs, darf das Inn-Isar-Racing-Team im DMV die einzigen Ligarennen außerhalb von Russland bestreiten. Voraussichtlich werden Ex-GP-Fahrer Markus Jell, der österreichische GP-Fahrer Harald Simon und ein Schwede für die Bayern starten. Erstes Rennen ist am 6. Januar – der Ort in Schweden noch offen.



BMW



Z3 Coupe 3.0 AG, EZ 12/2000, 118000 km, 170 kW (231 PS), überdurchschn. Gesamtzustand, 23.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251 - 949410, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59493



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Wer ändert Armaturenbeleuchtung bei BMW X1 Bj.9/22 auf Orange? 0177/6945300

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

BMW 700, bordeauxrot, original 45000 km, Zust. 2, nur € 13.900,-. T. 0163/2090250 H

De Tomaso



1967/76 De Tomaso Pantera oder Mangusta, in Cargold Qualität für Sammlung. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

Ferrari



308 GT4, Bj. 1976, 60000 km, 188 kW (256 PS), rot, 5 Besitzer, 8 Zylinder, LHD, Alu, H-Kennz., Leder, VB 85.000,- €. 70180 Stuttgart, Tel. 01522 8782871

mehr: motor-klassik.de Nr. 59482

Ferrari F8 Tributo, rossoscuderia/nero, 8.8.21, 990 km, 280.000,- € von privat. Tel. 0049/176/72742702, info@erlensee.com

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Ferrari 365 GTC/4 Beach Car, einmaliges, einzigartiges Sammlerfahrzeug, 2x Genfer Automobilsalon, viele Dokumente etc., sehr gute Kapitalanlage. Tel. 0041/332511918



1987/97 Ferrari F 40/F 50, unfallfrei / Scheckheft… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

550 Maranello gesucht. 0171/4167106 H

360/430 Challenge gesucht. 0171/4167106 H

Jaguar

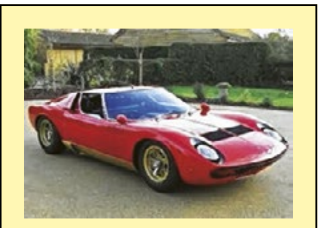
ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Arden



Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

Lamborghini



1968/71 Lamborghini Miura P400 S/SV, nur 1a und perfekt. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel.02402/768989 H

Mercedes



2022 Mercedes AMG GT Black Series, Super-Sportwagen, erst 64 km! P.O.A. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Mitsubishi



Plug-in Hybrid Outlander 4 WD, Luxusausstattung, top, Leder, Fahrerassistenzsystem-Paket, Abstandswarner, E-Satz Kabel original, AHK abnehmbar, Garantie bis 27.06.2023, scheckheftgepflegt, 37895 km, 89 kW (121 PS), weiß, Klima, VB 29.900,- €. 88316 Isny, Tel. 0177/6539658, E-Mail: karl.kriegl@web.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59486

Porsche



Porsche 911 GT3 Cup MR Gen II Typ 991.2, EZ 08/2018, weiß, 2880 km, Benzin, 357 kW (485 PS), 320.110,- €, MwSt. ausweisbar. Tratega GmbH, Mergelgrube 33, 76646 Bruchsal, Tel. 07251/32173-50, www.tratega.de H

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H



2006 Porsche 997 Turbo, erst 45.103 km, Handschalter, dt. Erstausl., Scheckheft, €119.950,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H





Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919





Ghost, Sondermod. 2018, 1. Hd. 61000 km, BMW-Vorstand, dt. EZ, lückenlos RR scheckh. gepfl., inkl. 2 J. RR Garantie, Pano, Theater, Voll., privat, 217.900,- € (NP 469.000,-€). Tel. 0152/29362733



www.berlin-tuning.com H

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

VW



T3 Westfalia California, 1990, 154000 km, 69 PS Turbo-D., guter Orig-Zustand, gr. KD + H-Kennz. neu, 29.900,- €. AUTO-SALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59440



Fahrer-Mützen aus der F1, mit orig. Unterschriften von MSch., Alonso usw. gegen Gebot. 2 Westen v.d. Arlberg Classic, neu. E-Mail: mh.ih@t-online.de, Tel. 0151/75062402

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H









MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 51/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Die Extreme E sorgte beim Finale in Uruguay wieder mal für spektakuläre Szenen. Das Hamilton-Team holte den Titel

Sympathieträger

Zum Abschied von Vettel
MSa 50/2022

Eines ist gewiss, mit Sebastian Vettel verliert die Formel 1 einen begeisternden Sympathieträger. Im ausführlichen Interview bestätigt Vettel seine offene Art mit ehrlichen Worten. Er geht aus freien Stücken, wohl mit einem lachenden und weinenden Auge. Meine persönlichen Erinnerungen gehen zurück in seine erfolgreiche Red-Bull-Zeit. Bei den WM-Feiern im Hangar 7 mit bis zu 1000 Gästen gab der Weltmeister geduldig Autogramme und stellte sich den unvermeidlichen Selfies für die Fans. Seb wird uns Fans nicht nur als Rennfahrer, sondern auch als Mensch in der rauen Welt der Formel 1 fehlen. Alles Gute für die noch ungewisse Zukunft und einen guten Friseur wünscht

Rudolf Ratzenberger, per E-Mail

Ross Brawn hat recht, sein Vorschlag mit Sebastian Vettel ist sehr gut. Er könnte den Bürokraten-Verein FIA mit seiner Sicht als Fahrer in die richtige Richtung lenken. Er hätte auch sicher Rückgrat genug, um sich nicht weichkochen zu lassen, wenn mal wieder die Schreibtischtäter aktiv werden, wie bei dem Adhoc-Verbot der hydraulischen Fahrwerke 1993, das ein Grund war für Sennas Unfall. Die Teams hatten kaum Zeit zu reagieren, dafür war die Änderung viel zu elementar. Das Williams-Team war auf dem Sektor führend und wurde am stärksten getroffen.

Alfred Bläsen, per E-Mail

Zusammenarbeit zunichtegemacht

Rücktritt der NLS-Spitze
MSa 50/2022

Das Ausscheiden der Führungsriege aus der VLN Sport ist auf das Verhalten der Gesellschafter zu den leitenden Mitarbeitern zurückzuführen und hat seinen Ursprung im Frühjahr 2022. Die erst im Oktober 2022 aufgekommene Diskussion über die Starterzahlen steht mit den Kündigungen nicht im Zusammenhang. Das Verhalten einzelner Gesellschafter hat das Vertrauen und damit die Basis für eine weitere Zusammenarbeit zunichtegemacht.

Ralph-Gerald Schlüter (Ex-Geschäftsführer VLN Sport), per E-Mail

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



3. bis 11. Dezember 2022: Motor Show in Essen

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 01. Dezember		
ab 06.00	Formel 1 Imola 2022, alle Sessions	Sky Sport F1*
17.30	Formel-1-Show: 4 ever Seb!	Sky Sport F1*
22.15	Extreme E Punta del Este, Highlights	Sky Sport F1*
Freitag, 02. Dezember		
00.00	WTCR Jeddah, Aufzeichnung	Eurosport 2*
00.30	Extreme E Punta del Este, Aufzeichnung	Eurosport 2*
03.00	NASCAR Cup Series 2022, Martinsville	Sport 1+*
ab 06.00	Formel 1 Miami 2022, alle Sessions	Sky Sport F1*
06.35	NASCAR Cup Series 2022, Phoenix	Sport 1+*
Samstag, 03. Dezember		
05.40	Supercars Adelaide, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
ab 09.20	Motocross of Nations/Enduro-GP Deutschl.	Motorvision TV*
12.30	Indy 500 2022, Wiederholung	Sky Sport F1*
16.30	Formel-1-Show: 4 ever Seb!	Sky Sport F1*
20.15	Supercars Adelaide, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
Sonntag, 04. Dezember		
05.10	Supercars Adelaide, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
07.15	NASCAR Cup Series 2022, Daytona	Motorvision TV*
08.30	Supercars Bathurst 1000, Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
ab 10.00	F1-Rennen 2022 (Bahrain bis Abu Dhabi)	Sky Sport F1*
12.30	NASCAR Cup Series 2022, Atlanta	Motorvision TV*
13.50	Supercars Gold Coast, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
15.45	Supercars Gold Coast, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
17.20	NASCAR Cup Series 2022, Talladega	Motorvision TV*
17.45	Supercars Adelaide, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
19.40	Supercars Adelaide, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
21.45	NASCAR Cup Series 2022, Darlington	Motorvision TV*
Montag, 05. Dezember		
01.50	NASCAR Cup Series 2022, St. Louis	Motorvision TV*
08.00	Supercars Adelaide, 1. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*
09.55	Supercars Adelaide, 2. Rennen (Aufz.)	Sport 1+*

Livestream/Internet

Donnerstag, 01. Dezember		
ca. 12.45	12h-Rennen Kuwait, Qualifying **LIVE**	YouTube
ca. 17.45	12h-Rennen Kuwait, Nacht-Training **LIVE**	YouTube
Freitag, 02. Dezember		
04.35	GTWC Australia Adelaide, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 09.30	12h-Rennen Kuwait, Rennen **LIVE**	YouTube
Samstag, 03. Dezember		
00.05	GTWC Australia Adelaide, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ab 14.00	Trophée Andros Val Thorens, 1. Tag **LIVE** www.tropheeandros.com	
23.10	GTWC Australia Adelaide, 3. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 04. Dezember		
ab 10.40	Trophée Andros Val Thorens, 2. Tag **LIVE** www.tropheeandros.com	

*kostenpflichtig

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
02.12.	24H Series, 12h-Rennen Kuwait	KWT
02.–04.12.	GTWC Australia, Adelaide	AUS
03./04.12.	Supercars Australien, Adelaide	AUS
03./04.12.	Trophée Andros, Val Thorens	F
Motorrad		
	--- keine aktuellen Termine ---	

Vorschau



XPB

F1-Interview: Mick Schumacher über sein zweites Jahr in der Königsklasse



TROPHÉE ANDROS

Trophée Andros: Auftakt zur Eisrenn-Saison im französischen Val Thorens



RED BULL

Supercars: Saisonfinale in Down Under auf dem Stadtkurs von Adelaide


WORLDSBK

Superbike-WM: Die Winterpause ist kurz, in Jerez wird bereits wieder getestet